

22
€4,00

28 maggio/3 giugno 2024 - Settimanale
Anno XLVIII - Fascicolo 2372



MOTO2
OGURA REGALA UN'ALTRA GIOIA A BOSCOSCURO

TEST SBK
GARDNER STUPISCE NELL'ESORDIO A CREMONA

CROSS
BONACORSI E LATA SHOW NEL PRESTIGE A MONTEVARCHI

ALL'INTERNO
IL POSTER
BAGNAIA - ESPARGARÓ



Il weekend del campione del Mondo è a due facce: trionfa nel GP superando Martin alla Curva 5, il punto in cui aveva gettato al vento il successo nella Sprint. Batte gli spagnoli a casa loro e dà appuntamento a Mugello...

GP CATALUNYA
DR. PECCO & MR. BAGNAIA

ALEIX ESPARGARÓ SI RITIRA E... VINCE



CIV VALLELUNGA: PIRRO RE DELLA SBK



MOTO3: TRIONFA ALONSO, OK I NOSTRI



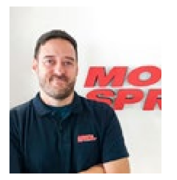


Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna PTE CONT. 7,70 Euro - CH CT 9,20 Chf

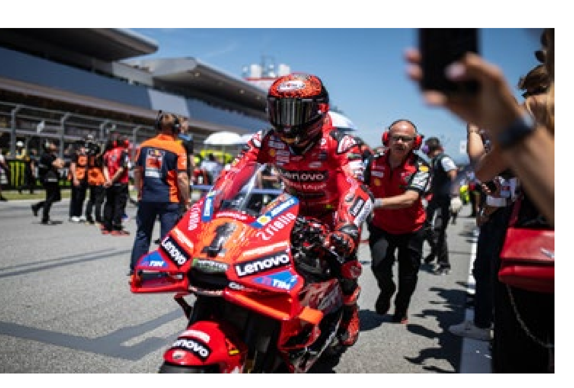
di Federico Porrozzi — f.porrozzi@contieditore.it

JEKYLL E HYDE

Come nel capolavoro letterario di Stevenson, Bagnaia sembra avere due volti: uno per il sabato e uno per la domenica



IN QUESTO PERIODO della stagione MotoGP, più che contro i suoi avversari, Francesco Bagnaia sembra dover lottare soprattutto contro se stesso. Soprattutto contro il se stesso del sabato. Tanti, nella battaglia contro Jorge Martin, sono i punti che il piemontese ha perso per strada proprio in occasione delle gare Sprint. Un bottino sprecato, con cui il due volte iridato MotoGP dovrà fare i conti, quando si ritroverà con il pallottoliere in mano per capire quale strategia usare nella seconda parte del 2024 contro il rivale di sempre. Nella MotoGP attuale, fallire molti appuntamenti con la gara veloce del sabato può condizionare un'intera stagione. Perché si tratta di 20 partenze da sfruttare il più possibile, con parecchi punti in palio. E, già dal Mugello, Pecco non potrà permettersi di lasciarne altri lungo la via...



Il rovescio della medaglia positivo di tutta questa situazione, però, è che anche nella domenica di Barcellona, il ducatista ha mostrato una caparbietà e una lucidità da grande campione. Non si è perso d'animo dopo la caduta del sabato e neanche quando Martin ha provato ad andare via, per assestare un ulteriore colpo al campionato. Con grande pazienza (dote che non gli è mai mancata), Bagnaia ha retto il colpo, recuperando man mano metri sull'avversario e rispondendo con un sorpasso dei suoi, chiudendo la gara davanti a tre spagnoli e prendendosi gli applausi dei loro tanti connazionali. Bagnaia è rientrato in Italia con il morale risollevato, soprattutto alla vigilia di uno dei round più importanti della stagione, quello di casa del Mugello. Una tappa che, guardando lo storico, potrebbe consentirgli di rosicchiare altri punti importanti a Martin nella lotta al titolo. Servirà però partire bene già dal venerdì. E servirà anche il sostegno degli appassionati italiani. Pecco li ha chiamati più volte a raccolta sul circuito toscano e noi siamo pronti per vivere un altro weekend insonne. Perché al Mugello... non si dorme.

BUONA LETTURA!

CONTROCOPERTINA

di Mirco Melloni



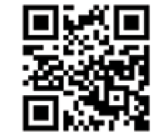
MOTOSPRINT è presente con i suoi portacolori sui campi di gara dei principali campionati: MotoGP, Superbike, MXGP, EnduroGP, soltanto per fare qualche esempio. Ma nell'ultimo fine settimana, attraverso il gruppo Corriere dello Sport ha compiuto un passo ulteriore, dato che la tappa del CIV era intitolata "Corriere dello Sport Roma Vallelunga", a testimonianza di un legame forte con la serie tricolore, il campionato che continua a essere animato da grandi veterani – come Michele Pirro che sogna il decimo titolo – e che rimane un imprescindibile trampolino di lancio per i più giovani. Segno di come Motosprint sia in primis dalla parte del motociclismo e di chi sogna di affermarsi in questo particolare ambito. Un ambito che, nel prossimo fine settimana, al Mugello vivrà uno degli appuntamenti tradizionali. E noi ci saremo...





SOMMARIO

www.motosprint.it



Inquadrando il QR code avrete tutti gli approfondimenti sul nostro sito.
WWW.MOTOSPRINT.IT

6



12





24

40



RUBRICHE

IN PISTA

FUORISTRADA

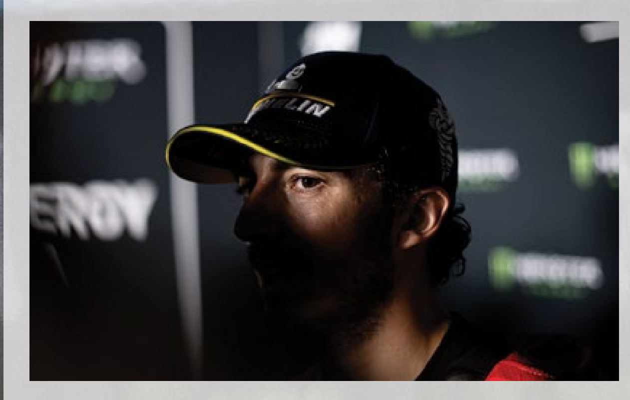


Dottor Pecco, Mister Bagnaia



Il campione del Mondo trionfa nel GP superando Martin alla Curva 5, il punto in cui, il giorno prima, aveva gettato al vento il successo nella Sprint.

Battendo gli spagnoli a casa loro, il ducatista dà appuntamento al Mugello, dove Borgo Panigale deciderà il suo futuro compagno di squadra. Ma il ds Grassilli specifica: «Lo annunceremo dopo, sarà una scelta con gli effetti speciali»





ALL'INTERNO

- Bagnaia si conferma implacabile dopo una Sprint da cancellare
- Martin leader, Marquez re delle rimonte: cosa sceglierà la Ducati?
- Espargaró, regalo d'addio all'Aprilia nel sabato catalano
- Boscoscuro, Lunetta e Zannoni: i sorrisi italiani nelle altre classi

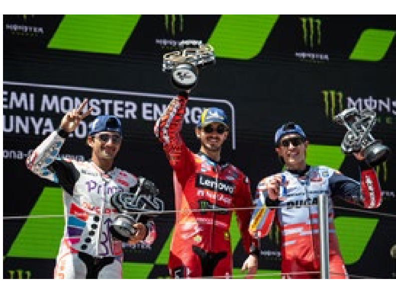


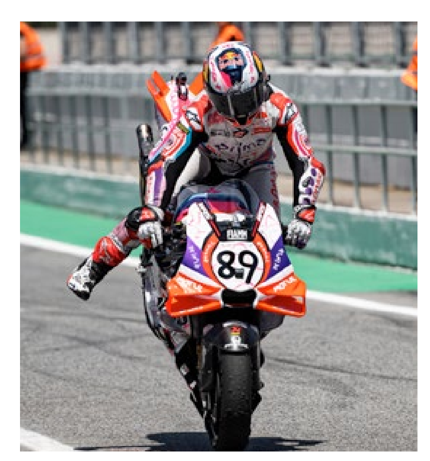
di Mirko Colombi
Foto Luca Gorini



MONTMELÓ – L'ombrello è un gesto compiuto piegando un braccio ad angolo retto e colpendo l'interno del gomito con l'altra mano. Assimilabile al dito medio alzato, è talvolta accompagnato da quest'ultimo. Fa parte dell'ampia gamma di atteggiamenti riscontrabili nella gestualità italiana. Il gesto è offensivo. Definizione calzante e opportuna a dipingere la reazione di Pecco Bagnaia nei confronti della Curva 5, quella Seat che lo aveva visto circa 24 ore prima offeso nella ghiaia. Proprio in quel punto, traditore e criticato di scarsa aderenza, il campione del Mondo aveva gettato nelle vie di fuga (in realtà aveva indicato una destinazione differente nelle parole di sabato pomeriggio) una Sprint pressoché vinta, proprio in quel punto domenica ha conquistato il GP Catalunya.

Il sorpasso compiuto ai danni di Jorge Martin ha cancellato la delusione, trasformandola in gioia. Durante il giro d'onore, Pecco si è appositamente soffermato nella sinistrorsa piega in discesa, "salutandola" come avrebbe fatto la più rude rockstar o, aulicamente parlando, senza mandargliela a dire. Sfogo liberatorio per Bagnaia, che mai si era imposto (anzi, mai era salito sul podio) al Montmeló in ciascuna delle classi iridate. Anzi, il brutto incidente patito l'anno scorso costituiva un fantasma da battere, dichiaratamente allontanato, tuttavia capace di riapparire. Nemico invisibile, intravisto nella manche breve del sabato, neutralizzato domenica.

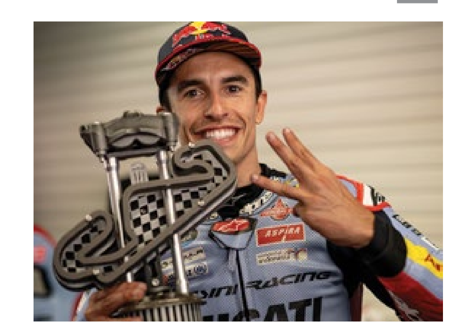




QUANTO il torinese disprezzi le Sprint è cosa nota, quanto ami la "vera" gara è altrettanto risaputo: piglio quasi bipolare per un pilota che potrebbe – se già non lo è – entrare tra i profili mitici della serie, che chiama in causa lo "Strano caso del Dottor Jekyll e Mister Hyde". L'autore Robert Louis Stevenson ha scritto un'opera geniale



Inquadrando il QR code con lo smartphone, potrete guardare tutte le foto più belle del GP su
WWW.MOTOSPRINT.IT







Con Pecco Bagnaia (1) domenica sono saliti sul podio Jorge Martin (89) e Marc Marquez (93), capace di aggiudicarsi il derby catalano con Aleix Espargaró proprio sul traguardo, sopra.

e d'attualità, in cui Pecco rappresenta un tre volte titolato quasi assente, smarrito e indisponente nella Sprint (14 punti sui 72 possibili al sabato), leggendario in ogni Gran Premio (102 punti sui 150 disponibili la domenica, meglio di qualsiasi rivale).

PARAGONANDO i rendimenti offerti negli ultimi 15 mesi, quattro affermazioni su 25 tentativi totali al sabato, contro 10 successi su 26 prove "lunghe". Battere i rivali su un tracciato dove non c'era mai riuscito, ha scacciato dubbi, perplessità e restituito posizioni in classifica, nel salto da quarto a

PECCO BAGNAIA

La maledizione di Barcellona è finita ma devo migliorare nelle Sprint
Ora testa al Mugello, dove siamo sempre stati veloci...



DALLO sconforto per l'errore nella Sprint al trionfo in soltanto 24 ore. Tuttavia Pecco Bagnaia non vuole sentir parlare di reazione agli errori. *«Vorrei che si smettesse con questa storia* – dice ridendo – *devo migliorare nelle Sprint, se continuo in questo modo il campionato si complica, dobbiamo migliorare. La maledizione di Barcellona è finita, ogni anno mi è successo qualcosa di spiacevole qui, cadute, gomme bucate, piloti che mi hanno steso»*. Nel giro di rientro, transitato in Curva 5, dove era caduto nella Sprint, ha mandato a quel paese l'asfalto che lo aveva tradito ventiquattro ore prima. *«Il gesto dell'ombrello a fine gara era indirizzato alla Curva 5, ancora non posso credere alla caduta, mentre ero in testa. La reazione alla Belinelli* (il gesto "big balls" come il campione NBA, nde) *? Per vincere in MotoGP le palle servono sempre, questa gara è davvero tosta, soprattutto per la gestione delle gomme»*. Ora testa al Mugello dove un anno fa chiuse con pole, vittoria nella Sprint e nel GP. *«Il Mugello è il mio weekend di gara preferito, insieme a Misano, inoltre lì siamo sempre stati veloci»*.

Mathias Cantarini

secondo. Soltanto Jorge Martin è più in alto di lui, infilzato senza pietà a sei giri dalla fine.
Il fenomeno Pedro Acosta ha tentato di resistere al ventisettenne piemontese, lo ha pure superato, per poi sdraiarsi quando aveva di fronte a sé il connazionale Prima Pramac. Occasione sprecata dal rookie (nel weekend del 20° compleanno) che, al pari di Marc Marquez e del fratello Alex, ha optato per la Michelin posteriore morbida. Cadere era probabile, come visto nella Sprint, e gli è successo. Martin, memore delle fallaci esperienze collezionate, ha tenuto in tasca le proverbiali doti di esplosiva istintività, preferendo il cervello: nonostante Bagnaia lo abbia tenuto dietro, il madrileno è ancora davanti nel Mondiale, consapevole che nel Giorno del Signore dovrà aver a che fare con il Dottor Jekyll. Quindi, Martinator dovrà approfittare delle défaillance di Mister Hyde nelle Sprint, Siamo nella settimana del Mugello, teatro di perentoria doppietta firmata da Pecco nel 2023, con l'aggiunta della vittoria 2022. I cordoli toscani appartengono a Bagnaia e, per arrivarci carico e convinto, occorreva battere spagnoli (e catalani) a casa loro. Fatto, nel weekend in cui, con guanti e stivali dedicati, ha omaggiato Ayrton Senna indossando i suoi colori, dopo averlo omaggiato nel weekend della F1 a Imola. Martin ha salutato i tifosi comunque contento, perché con un punto in più preso rispetto a Bagnaia: sei nella Sprint, 20 nel GP. Lo "zero" di #GoFree del sabato pesa, i 25 domenicali contrappesano. Abbiamo un duello déjà vu, nell'introduzione del più scomodo dei guastafeste, un Marc Marquez in grado di rimonte capaci di contraddire chi giura che in MotoGP sia impossibile saltare l'avversario. Tra Le Mans e Barcellona, il numero 93 ha rimediato a caselle di partenza pseudo-orribili partendo magnificamente e salendo sul podio. Manca il gradino più alto, ma la terza piazza mondiale lascia intendere che sarà presto calcato: «*Potrebbe cominciare le gare dai box, prenderebbe lo stesso un trofeo*» i commenti diffusi.

IL TRENTUNENNE di Cervera sfrutta al meglio la GP23, battendo Enea Bastianini equipaggiato GP24. Mauro Grassilli, ds spedito nel paddock da Borgo Panigale, ha specificato: «*Nessun annuncio al Mugello, benché siano in pentola decisioni da effetti speciali*». A sensazione e in base al trend della stagione, daremmo fuori Bastianini, tanto stimato dall'Aprilia. Su chi opterà la Casa bolognese? Selezionerà Martin, Marc o, inaspettatamente, confermerà Enea? Nella psicologia geniale ma labile del Dr. Jekyll e Mr. Hyde, meno problemi ci sono da affrontare, meglio è. Ma ricordiamo una cosa: entrambe le personalità, sintetizzate nell'unico personaggio, entravano in conflitto reciprocamente, come se il vero rivale fosse l'atteggiamento opposto e contrapposto. Quell'equilibrio sottile è diventato un Mito, proprio come Pecco.

IERI E DOMANI

Da virtuale pensionato, Espargaró firma pole e successo nella Sprint, nel weekend in cui Acosta compie 20 anni e si conferma una certezza. L'incognita, ora, è il futuro di Bastianini, dopo una gara di... protesta

di Mirko Colombi
Foto Luca Gorini



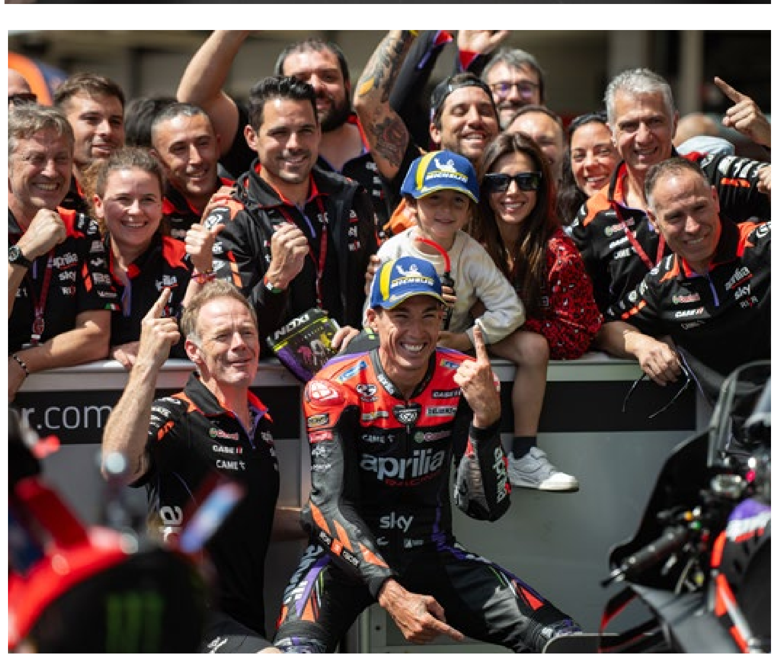
MONTMELÓ – Si sono incontrati sul ballatoio del Catalunya Circuit, scambiandosi complimenti, congratulazioni e auguri di buon compleanno, sfoderando un idioma che anche il più esperto in dialetti spagnoli faticava a tradurre: «*Ehi, tio. Bravo! L'Aprilia perde un vero capitano, campione in pista ed esempio di professionalità*» ha detto il giovane, così ribadito dall'esperto: «*Vent'anni, che bell'età. Pensa, li ho avuti pure io!*». La risata generale ha lasciato lo spazio alle statistiche e agli appassionati di Pensione Previdenziale presente sul territorio: Aleix esordì in 125 nel lontano 2004, vestì i panni da titolare nel 2005, conta ben 20 stagioni complete, è uno dei piloti capaci di distinguersi per longevità e durata. Di bollini ne ha versati Espargaró, tra cui il pesante contributo marcato sabato nella Sprint.

Commovente la conferenza stampa allestita ad hoc, emozionante il momento dello sventolio a scacchi bianconeri sul casco argenteo, a cancellare la delusione 2022 da anticipato e inopportuno festeggiamento, ribadendo invece l'affermazione colta lo scorso anno. Il prossimo trentacinquenne ha accettato il consiglio della moglie Laura: «*Abbiamo parlato, ero saturo. È stato faticoso partire per Austin e, dopo la caduta patita nella Sprint di Jerez, ho detto basta. Va bene così*». Il capitano finirà il campionato con le spalle leggere: «*Meno stress e pressione, forse mi aiuterà*». Cosa contraria a quanto dovrà sopportare Acosta: «*Sono abituato alla pressione, fin da ragazzino. Ci ho fatto il callo*».



In queste immagini, il weekend dalle mille emozioni di Aleix Espargaró: le lacrime durante l'annuncio dell'addio alle corse, l'affetto dei colleghi e la gioia per la vittoria della Sprint.





GIRO PER GIRO

Morbidelli, peccato!

AL VIA Bagnaia davanti ad Acosta e Binder, poi Martin, che attacca il sudafricano e lo passa alla Curva 10.

2 **2° giro:** Martin si avvicina al duo di testa, è il primo a girare sotto l'1'40".

3 **3° giro:** Morbidelli e Marc Marquez superano Bastianini, relegato al 10° posto. Acosta attacca Bagnaia alla Curva 10, Pecco risponde. Cade Miller.

4 **4° giro:** Martin supera Acosta alla Curva 10.

5 **5° giro:** Raul Fernandez entra in Top 5 superando Aleix Espargaró. Martin passa Bagnaia in Curva 10 e va al comando.

6 **6° giro:** Acosta supera Bagnaia in Curva 10.

7 **7° giro:** Martin e Acosta sembrano staccarsi rispetto a Bagnaia, tallonato da Binder.

8 **8° giro:** Acosta gira in 1'39"664 e insidia Martin. Bagnaia è a un secondo dalla coppia di testa.

11 **11° giro:** Aleix Espargaró supera Binder in fondo al rettilineo, imitato in Curva 3 da Raul Fernandez. Acosta scivola alla Curva 10.

12 **12° giro:** Marc Marquez supera Morbidelli e poi Binder ed è quinto.

13 **13° giro:** discutibile Long Lap penalty inflitto a Bastianini, nono, per aver tagliato Curva 2 dopo aver subito l'attacco di Alex Marquez.

16 **16° giro:** Marc Marquez si avvicina a Raul Fernandez, davanti Bagnaia è a mezzo secondo da Martin.

17 **17° giro:** doppio Long Lap penalty a Bastianini per non aver osservato la precedente sanzione.

18 **18° giro:** Marc Marquez supera Raul Fernandez. Cade Morbidelli.

19 **19° giro:** Bagnaia passa Martin alla Curva 5.

20 **20° giro:** Acosta, ripartito, rientra in zona punti, salendo al 15° posto.

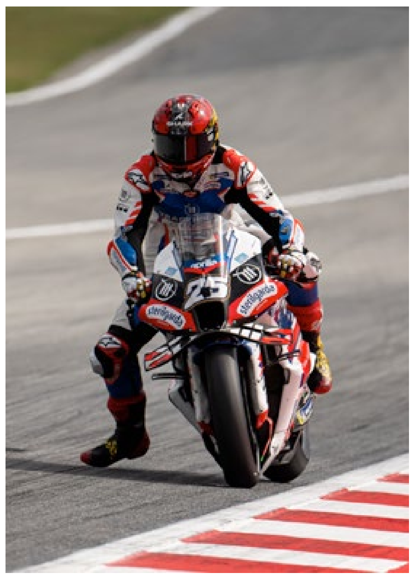
21 **21° giro:** Marc Marquez passa Aleix Espargaró ed è terzo. Alle loro spalle, perde terreno Raul Fernandez.

22 **22° giro:** Bagnaia porta a otto decimi il margine su Martin. Di Giannantonio sale in sesta posizione scavalcando Alex Marquez. Acosta passa Nakagami ed è 14°.

23 **23° giro:** Bastianini riceve un ride through per non aver osservato la penalità nel modo corretto.

24 **24° giro:** trionfa Bagnaia con il sorpasso decisivo nella curva in cui il giorno prima era caduto ("salutata" con un gesto dell'ombrello nel giro d'onore), secondo Martin, poi Marc Marquez e Aleix Espargaró. Buon quinto Di Giannantonio.







Acosta (31) e Raul Fernandez (25) hanno animato con alterne fortune il round catalano insieme ai tanti connazionali e a Bagnaia.

IL MARZIANO
PECCO BAGNAIA

A doti di carattere, è già un mito: dopo cadute e critiche, si risolleva e convince. Il numero 1 trova super motivazione a seguito delle difficoltà, qualità vista in altri campioni che hanno scritto la storia.

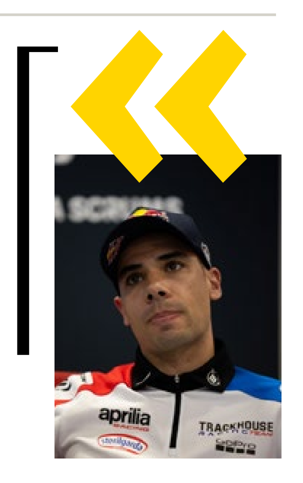
LA SORPRESA
ALEIX ESPARGARÓ

Chiudere le presenze marcate al Catalunya Circuit con una vittoria (nella Sprint) è il massimo per il catalano, nato nella vicinissima Granollers e cresciuto tra i cordoli del Montmeló. Anche le strade pubbliche invitano a farsi un giro di pista.

DIETRO LA LAVAGNA
ENEA BASTIANINI

Errori, penalizzazioni, domande scomode sul futuro. Peggio di così Enea ha fatto soltanto nel 2023, infortunandosi nel primo giro del GP catalano. L'avventura ufficiale del romagnolo sta diventando una disavventura.





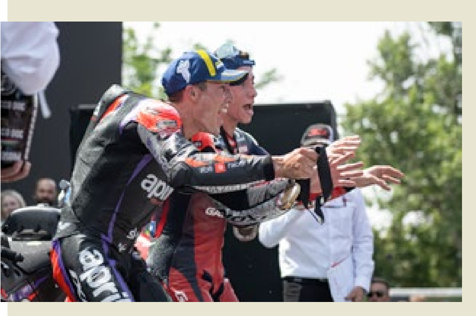
LA FRASE DEL GP

Miguel Oliveira si è distinto esclusivamente grazie alla seguente metafora: «Sembra di essere in discoteca, tutti pronti a offrire da bere a ogni ragazza, senza sapere se qualcuna di loro sia disposta a uscire con qualcuno di noi». Riferimento al motomercato, nel quale tutti parlano con tutti...

LA POSIZIONE **SCOMODA**

La Sprint ha visto cadere il leader della corsa addirittura in tre occasioni: Fernandez, Binder e, a poche curve dalla fine, Bagnaia. Un trittico di capitomboli che ha favorito Espargaró, vincitore davanti a Marquez, re delle rimonte, e Acosta, nel giorno del 20° compleanno

MONTMELÓ – Inimmaginabile, eppure già visto. Quando Raul Fernandez e Brad Binder si sono ritrovati al comando, per poi cadere malamente, lo stupore è stato tutto sommato contenuto, ma questo è esploso dopo la scivolata di Pecco Bagnaia. Al numero 1 mancava qualche chilometro per sfatare il tabù 2024 Sprint, la Curva 5 gli è risultata fatale. Si chiama "Seat", dedicata al brand automobilistico, traducibile dall'inglese all'italiano come "posto a sedere", invece rivelatasi sinistrorsa in discesa che gli ha fatto perdere i gangheri: «*Ho buttato 12 punti certi, mi girano i...*». Immaginare cosa girasse, è facile. Chi avrebbe previsto un epilogo così articolato, nel quale Marc Marquez – sprovvisto dell'ala anteriore divelta dal cupolino della Desmosedici Gresini – ha recuperato dalla quattordicesima casella al secondo posto? Chi poteva pensare all'ennesimo tonfo da parte del campione in carica, a sabato consumato con un ritardo nei confronti di Jorge Martin (per una volta anonimo nella Sprint) salito a 44 lunghezze? Il ducatista Lenovo ufficiale, unico sicuro sul proprio avvenire in rosso, è il più agitato e fallace, come spiegato dalla quarta posizione in classifica. L'ennesima défaillance di Pecco ha (quasi) fatto passare in relativo piano il successo firmato da Aleix Espargaró, autore della pole il giorno prima, e dell'annuncio del ritiro il giovedì: «*Ero talmente concentrato, da non realizzare se fossi in Cina o in Catalunya*». Tranquillo, capitano: il pubblico ha celebrato il tuo successo. Ulteriore festeggiamento, il bronzo preso da Pedro Acosta: «*Vent'anni oggi, regalo migliore non ci poteva essere*». Non gli crediamo, il rookie desiderava l'oro del sabato.

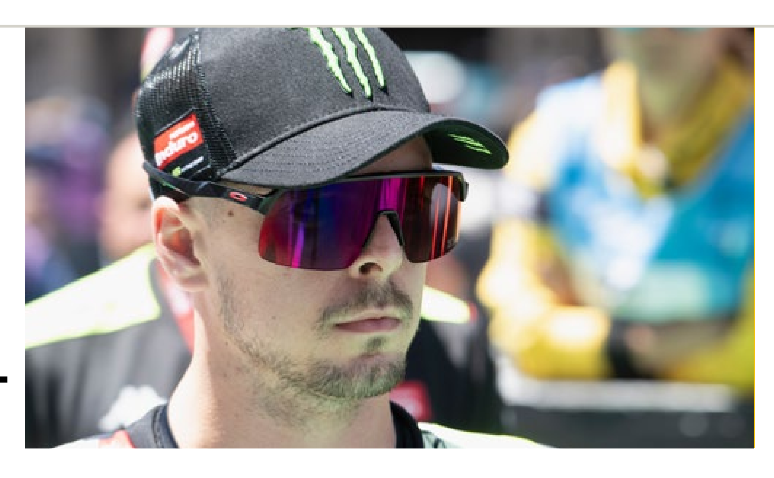


PENSARE che tra i due passino un paio di generazioni agonistiche, fa effetto: Pedro è nato il 25 maggio 2004, giusto qualche mese prima dell'esordio iridato di Aleix: «*Eri infante, io già uscivo con le tipe*» la frase scherzosa del veterano. Pol, fratello di Aleix, ha accolto di buon grado la scelta del più grande, essendoci passato un anno fa per motivi di integrità fisica: la categoria regina di oggi è esigente e fa sentire acciacchi e limiti, accusati da Pol a seguito dell'incidente di Portimao 2023. Pol Espargaró oggi si occupa dei collaudi per conto della KTM, l'altro Espargaró potrebbe ricoprire medesima mansione per la Honda, come da offerta ventilata nel paddock catalano. Sarà per lui un impiego guarnito da wild card? Potrebbe fare bene, considerando quanto la velocità ancora gli appartenga: nel weekend ha fatto sparire Maverick Viñales a parità di moto, è stato l'unico non ducatista nella Top 5, grazie al quarto posto preso nel GP. Pedro avrebbe potuto giungere in medesima posizione, ma voleva andare oltre. Accontentarsi? Mai, essendo l'unico rookie e accettando malvolentieri di essere battuto, l'asso murciano ha messo nel mirino il successo sabato, medesimo obiettivo domenica. Medaglia di bronzo e vie di fuga costituiscono il suo bottino del weekend. Bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto? Diremmo mezzo pieno, come i brindisi elargiti da Herve Poncharal al suo portacolori, durante la celebrazione tenutasi nell'hospitality GASGAS Tech 3: «*Se Acosta non effettua sorpassi, rimane soltanto Marc Marquez*» la nota di un addetto ai lavori, nella dimenticanza di Pecco Bagnaia su Jorge Martin alla Curva 5.

QUINTO è stato il piazzamento ottenuto da Fabio Di Giannantonio, bravo nel lottare con avversari e Desmosedici GP23. A parte Marc, chi sfrutta appieno il modello bolognese della passata stagione? Nessuno: Alex Marquez raccoglie quanto può, Marco Bezzecchi non copia gli eccezionali rendimenti passati.
Soltanto Enea Bastianini ha fatto peggio di loro, tra Long Lap penalty, ride through,

arrabbiature e angolo del box Lenovo precario quanto un inquilino scomodo che, pur pagando l'affitto, sa di poter essere cacciato da un momento all'altro. Di certo la pletora di penalità nata dal contatto con Alex Marquez ha fatto imbestialire la Bestia. «*La situazione con i commissari è grave*» ha detto, quasi a ricalcare Johann Zarco poche settimane fa. «*I piloti meritano ascolto, invece ora contano soltanto i regolamenti. Non ho rispettato il Long Lap per il contatto con Marquez per protesta*».
E il prezzo pagato dal romagnolo è caro, condizionato dagli infortuni accumulati lo scorso anno, portatosi al presente.

PRESENTE rappresentato da Acosta, nel lungo ponte agganciato a Espargaró: in mezzo ci sono, tra i presenti, Marquez, Bagnaia, Martin, Di Giannantonio, nell'elenco dei notevoli della sesta tappa 2024. Gli altri, con tutto il rispetto, non hanno fatto né più né meno di quanto realizzato nelle cinque trasferte a precedere la Catalogna: le Yamaha faticano, le Honda le prendono, per le nippo si parla di mercato. Se Bastianini passa in Aprilia e Viñales va sotto l'Ala Dorata, chi avrà quale compagno di squadra? È il tormentone che assilla Bastianini dal 2022, prima perché in dualismo con Martin per la Ducati ufficiale, ora perché si dice che potrebbe salutarla. E Jorge, anch'egli corteggiato da Noale, potrebbe farci coppia. RC213V per Viñales, si vocifera, M1 aggiuntive a Gresini. Nadia Padovani farebbe ogni cosa pur di mantenere Marc, ma qualcuno sembra aver già deciso. E potrebbe essere esattamente il diretto interessato a voler cambiare, sperando di raggiungere la longevità espressa da Espargaró, mettendo a frutto un talento rivisto in Acosta. Dell'infinito ponte, Marquez tiene allacciati gli estremi tra un futuro pensionato e un neoassunto già sulle pagine dei libri paga della MotoGP.



"DIGGIA" IN TOP 5
Il romano ha vissuto un fine settimana convincente sia al sabato che alla domenica. Di Giannantonio ha ottenuto i migliori risultati di questo inizio di stagione con il Team VR46



Diamo i numeri
PECCO, DI CASA (ANCHE) IN SPAGNA

21 GP vinti in MotoGP per Bagnaia, a -1 in classe regina da Geoff Duke, John Surtees e Kenny Roberts
4 Successi per Bagnaia negli ultimi 5 GP disputati in Spagna: l'anno scorso si impose a Jerez e Valencia, quest'anno a Jerez e Barcellona, dove l'anno scorso cadde dopo il via
3 GP consecutivi con podio monopolizzato dai piloti Ducati. In totale sono 14 i podi delle Rosse sui 18 stagionali nei soli GP
9 Piloti in testa per almeno un giro quest'anno in MotoGP, Sprint comprese: in Catalunya si sono aggiunti Aleix Espargaró, Raul Fernandez e Brad Binder
26 Punti nel GP Catalunya per Martin, 25 Bagnaia, Marc Marquez ed Espargaró
3 Podi di fila nelle gare lunghe Marc Marquez non li otteneva dal 2019, anno del suo ultimo titolo iridato. In totale sono 143 i podi nella carriera, valore che lo pone al 5° posto di sempre
4 Podi stagionali contando soltanto la domenica sia per Bagnaia che per Martin: 3 vittorie per il piemontese e un terzo posto, 2 vittorie lo spagnolo più un 2° e un 3° posto
19 Punti per la Honda nel Mondiale costruttori nei primi sei GP, meno del valore assegnato per un secondo posto nelle gare lunghe

di Giovanni Cortinovis

venga su eurekaddl.makeup

EFFETTO SERRA



GLI ITALIANI

Fabio Di Giannantonio
«Sono felice, stiamo facendo davvero bene e il podio è vicino. Sono rimasto calmo cercando di guidare pulito senza usare troppo la gomma dietro. È la prima Top5 dell'anno, abbiamo ancora molti aspetti su cui lavorare, ma sono contento e non vedo l'ora di arrivare al Mugello».

Marco Bezzecchi
«Non è stata una gara facile, ho sempre avuto problemi in frenata e ho una forte sensazione di sottosterzo in ingresso curva. Continuiamo a lavorare con tutta la squadra per trovare una soluzione. Arriviamo al Mugello, dove ci servirà tutto il supporto dei tifosi».

Luca Marini
«Credo che sia stata la mia miglior gara in Honda, mi sentivo bene fin dalla partenza. Sentivo più ritmo di quello che esprimevo ma non sono riuscito a superare Nakagami. Non stiamo perdendo la concentrazione perché la moto sta migliorando e mi sento meglio. C'è altro in arrivo».

Enea Bastianini
«Gara frustrante. E' arrivato un long-lap penalty per via di un lungo dopo un sorpasso da parte di Alex Márquez, in una situazione in cui non avevo nessun'altra opzione se non quella di tagliare la chicane. Ora dobbiamo pensare a rifarci nella prossima gara».

Franco Morbidelli
«Abbiamo fatto un altro passo avanti e sono contento perché siamo sempre più vicini a raggiungere risultati importanti. La caduta di sabato non ha aiutato e in gara ho commesso un altro errore che ha compromesso il mio risultato quando stavo spingendo per raggiungere il podio. Ho il potenziale per raggiungere la top3 e sono fiducioso per il Mugello».

MARTIN

Vedremo cosa succederà nei prossimi giorni...

NONOSTANTE il secondo posto, Jorge Martin sorride, soprattutto per come si era complicato il weekend. *«Sono molto contento perché in un giorno abbiamo fatto un grande passo avanti. Sono arrivato secondo dopo aver condotto gran parte della gara, dopo aver effettuato sorpassi importanti, e ho conquistato buoni punti per il campionato. Questo è il miglior inizio di stagione della mia carriera. Sto facendo un ottimo lavoro ottenendo sempre il miglior risultato possibile, andando al massimo. Vedremo cosa succederà nei prossimi giorni».* **M.C.**



MARQUEZ

Pecco e Jorge hanno qualcosa in più, ma...

SETTIMO podio stagionale tra Sprint e GP per Marc Marquez. *«Ho dovuto cucinare la gara a fuoco lento. Sul finale non sapevo di stare lottando per il podio. Quando ho tagliato il traguardo ho guardato la torre per vedere chi avesse vinto e ho letto 1, 89 e 93, e sono rimasto spiazzato. E' stata una doppia dose di adrenalina. La posizione in griglia mi ha un po' forzato ad usare la soft, dato che dovevo avere per compiere sorpassi nei primi giri. Al momento Pecco e Jorge hanno qualcosa in più. Finire la stagione nelle prime 3 posizioni renderebbe la stagione fantastica. E' un mondiale a 2, con un terzo che cerca di agganciarsi».* **M.C.**



di Mirko Colombi

10

PECCO BAGNAIA
Dr. Jekyll

Braccio di ferro vinto contro Mister Hyde e seconda posizione recuperata in classifica. Apprezzato il gesto dell'ombrello. Malgrado splendesse un magnifico Sole catalano, illuminante doti di pilota mitico.

9

JORGE MARTIN
Assicurato

L'accordo rinnovato tra Pramac Racing e Prima Assicurazioni regala forza allo spagnolo che, per evitare danni e penali da pagare, usa la testa dopo il sorpasso servitogli da Bagnaia. Arrivando secondo, si assicura la leadership.

8

PEDRO ACOSTA
Ventenne

Spregiudicatezza, freschezza, candore, velocità, talento, dichiarazioni. Sono caratteristiche del classico ventenne che si diverte a fare quello che fa: correre in moto senza calcoli né paure.

9

MARC MARQUEZ
Falco

Con o senza ala della sua Desmosedici, effettua sorpassi furibondi, umiliando gli ingegneri aerodinamici: «*Chiederò di rimuoverle, vado forte lo stesso*». Dal Montmeló è sceso in pista un falco predatore.

4,5

MAVERICK VIÑALES
Radar

Va a punti (pochi) sabato e domenica ma, a onor di cronaca, raccoglie grazie agli errori altrui. In certe fasi della gara esce dai radar di alta classifica, ritrovandosi arretrato, molto distante dalle RS-GP di Aleix e Raul.

10

ALEIX ESPARGARÓ
Pre-pensionamento

Vivrà il resto dell'annata senza stress né eccessive responsabilità, magari ripetendo la bella vittoria centrata nella Sprint. Quando un dipendente annuncia l'arrivo della pensione, entra in una condizione speciale, e l'azienda se ne accorge.

5

FABIO QUARTARARO
Ripetitivo

Stesse frasi, stesse dichiarazioni, stessi concetti sugli stessi temi: gap della Yamaha da recuperare alle rivali, necessità di una formazione satellite equipaggiata da M1, desiderio di tornare in alto presto. Di più, non ha detto.

5

BRAD BINDER
Gambero

Getta nella sabbia la possibilità di far sua la Sprint, perde terreno in gara come un gambero. Il sudafricano è ancora lontano dall'eccellente attaccante ammirato per almeno tre stagioni. Urge reazione.

5

JOAN MIR
Quindici piani

Sfera Ebbasta canta "Quindici piani", brano a descrivere la difficile situazione della Milano popolare, nella quale sbarcare il lunario ed evitare guai è missione di sopravvivenza. Il maiorchino è giunto due volte quindicesimo...





7,5 FABIO DI GIANNANTONIO

Onorevole

Il capitolino offre prestazioni degne di tal nome, impegnandosi al massimo e facendo silenzio su caratteristiche della Desmosedici GP23 e futuro di carriera. Piace il suo atteggiamento, professionale e centrato.



5 FRANCO MORBIDELLI

Inciampato

Andava forte, ma è caduto. Non compie lo step necessario, la stagione di Franco con la Ducati, per gradini compiuti invece dal compagno Martin. Tra i due la scala di valori è, al momento, divisa da un importante numero di pioli.



MIGUEL OLIVEIRA

Discotecaro

Bella frase sul momento di mercato, di stampo discotecaro, poi il silenzio. Da uno che ha vinto Gran Premi e calcato podi ci si aspettano velocità da discoteche moderne, non da balere di fine anni Cinquanta.

6 ALEX MARQUEZ

Mercante

È sul mercato piloti, a dispetto di prestazioni appena sufficienti. Curriculum complessivo e buone parole gli giovano, perché serve tutto: allori pregressi, discorsi convincenti e buone sponsorizzazioni.



ALEX RINS

Coraggioso

A Le Mans aveva dichiarato che la gara di Quartararo non era da considerarsi granché. Ci vuole coraggio a dire cose del genere, nel momento in cui il compagno di box fa sempre meglio di te.



ENEA BASTIANINI

Riottoso

Long Lap penalty per taglio della "esse", seconda punizione comminata per egual infrazione, non rispettata, Ride Through non calcolato. Il romagnolo, infortuni a parte, ha vissuto il peggior weekend in rosso, senza rispettare le decisioni arbitrali.



8 RAUL FERNANDEZ

Eretto

Andava in giro a testa alta, dopo la caduta che gli ha tolto la leadership della Sprint e soprattutto a seguito del sesto posto domenicale. Nel complesso, weekend molto positivo per il madrileno. Finalmente.



JACK MILLER

Recordman

Detiene il primato di cadute 2024, sperando sinceramente che lo score negativo si sia esaurito domenica scorsa. L'australiano e la RC16 sembrano sconosciuti, chissà se davvero passerà in Honda, instaurandone miglior confidenza.

4,5

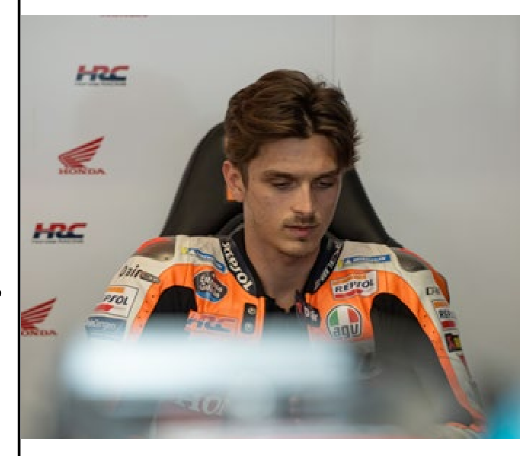
JOHANN ZARCO
Pre-pensionato?

Girano voci sulla volontà del francese di finirla a stagione conclusa, poiché deluso dalle fatiche palesate in sella alla Honda. Ricordando quanto fatto in KTM, potremmo anche crederci.

5

LUCA MARINI
Galleria

Bello il paragone: *«Mi trovo in un lungo tunnel, però illuminato. So da dove sono entrato, fatico a intravedere l'uscita. Mi ricorda le gallerie che separano casa mia dal Mugello, prossima trasferta stagionale»*.



5

TAKAAKI NAKAGAMI
Berretto

Nasconde lo sguardo con la visiera del cappello con i colori sociali Asia Idemitsu, come se dovesse gestire un'umiliazione insopportabile. Non deve sentirsi in colpa se la Honda non viaggia spedita.



AUGUSTO FERNANDEZ
Cotto

Mangia *jamon* per dimenticare l'ennesima tappa difficile, tagliato a fette sottili sottili, simili alle frasi sibilline di chi lo dà già fuori dall'ambito KTM. La sfortuna del madrileno è murciana: Acosta lo sta cuocendo a fuoco... rapido.

NG

STEFAN BRADL
Comprensione

Difficile stabilire se faccia più fatica il tedesco nella guida e nello sviluppo della Honda, oppure noi nel trovare giusti voti e giudizi per il suo operato. Qualora Stefan non capisse il nostro commento, lo capiremmo.



MARCO BEZZECCHI
Sottosterzo

Ammette con obiettività quanto segue: «*È il momento più basso per me in MotoGP, non riesco a guidare in frenata e ingresso curva, con il posteriore che non copia la linea anteriore*».





di Mirko Colombi



ERRATA CORRIGE

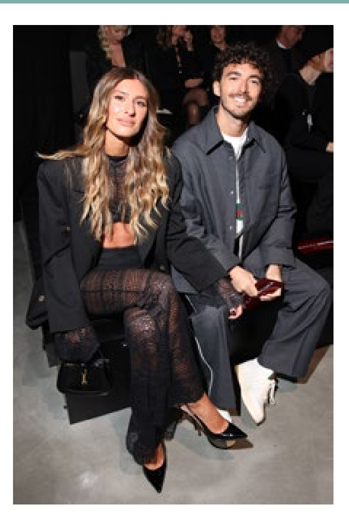
SUL NUMERO 21 di Motosprint, nell'articolo "Facciamo la storia" di pag. 6-13 a firma Serena Zunino, abbiamo erroneamente associato, attraverso una nota dell'autore, il nome di Emanuele Ventura a una dichiarazione di Francesco Bagnaia. Teniamo a precisare a tutti i nostri lettori che il Sig. Ventura non è il capotecnico al quale si riferisce (senza citarlo) Bagnaia. Ventura, presente da oltre 25 anni nel paddock del Motomondiale come apprezzato e stimato tecnico di molti team vincenti (tra gli altri, con Honda Scot Racing è stato tra gli artefici del successo iridato di Hiroshi Aoyama nel 2009) è totalmente estraneo alla vicenda. Oltretutto, nell'anno di riferimento (2013), lo stesso era il capotecnico del pilota Romano Fenati, e non di Bagnaia.
In qualità di Direttore Responsabile della testata Motosprint e in accordo con l'autrice dell'articolo Serena Zunino e con tutta la Redazione, porgiamo le nostre più sentite scuse al Sig. Ventura.

Federico Porrozzi

Espargaró, il futuro da tester con la Honda?

GRAZIE DI TUTTO ALL'APRILIA, certo, ma probabile grazie anche alla Honda. Si parla del futuro di Aleix Espargaró, non più titolare di Noale, bensì tester per l'Ala Dorata. Il ruolo, che lui stesso aveva considerato per il futuro, sarebbe dedicato allo sviluppo della RC213V. L'ex capitano – considerato anche per lo sviluppo della BMW da MotoGP – disputerà anche qualche wild card sulla Honda, mai così indietro in classifica?





MOTOGP IN LUGLIO CHIUSA PER... MATRIMONIO

KAZAKHSTAN al posto dell'India? La tappa del Sokol Circuit era stata proposta nel possibile recupero in luglio, ma il matrimonio di Pecco Bagnaia e Domizia Castagnini fissato al giorno 20, avrebbe disincentivato il riallestimento della trasferta. Semplici voci scherzose, o realtà? Per tutti avrebbe senso inserire il viaggio durante l'autunno, sempre che esca davvero dal giro il Buddh International Circuit.

E SE MOTOGP E SUPERBIKE SI UNISSERO?

MOTOGP E SBK ASSIEME, magari già dal 2027. Sarebbe un'idea per soddisfare il meglio del Motorsport a due ruote unendo l'ambito prototipale e quello derivato dalla produzione di serie. Paddock unico, composto soltanto da hospitality a pannelli, via tende e strutture a igloo usate in Moto3 e Moto2. Entry Class e categoria di mezzo sarebbero destinate, si dice, ai soli Gran Premi europei. Suggestione o realtà?

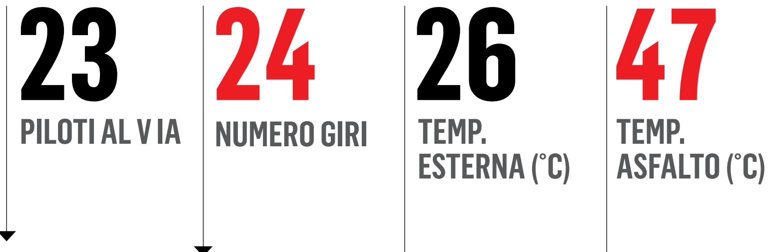


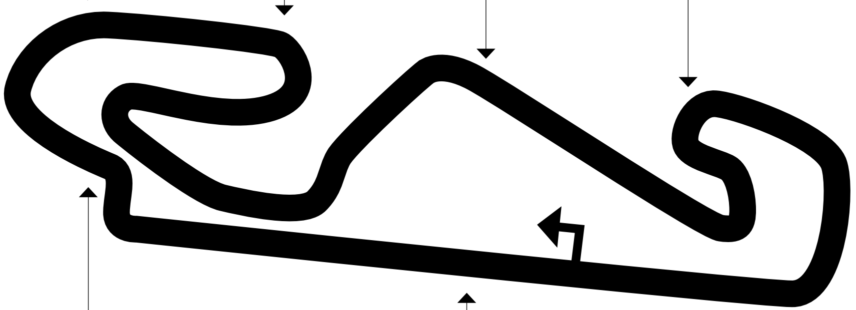


LOPEZ, OBIETTIVO YAMAHA

VIENE CALDEGGIATO il passaggio dalla Moto2 alla MotoGP di Alonso Lopez, attuale compagno in SpeedUp di Fermin Aldeguer. Se il murciano sa già che correrà con una Ducati, il madrileno potrebbe legarsi alla Yamaha, per un ventilato cambio del Team Gresini da Desmosedici a M1. Prima Pramac e Pertamina Enduro VR46 sono irremovibili: soltanto GP25, una a Fermin, l'altra a Marco Bezzecchi. Il tempo stringe, Borgo Panigale e Iwata vogliono decidere e annunciare.

CATALUNYA — I NUMERI





POLE POSITION:
ALEIX ESPARGARÓ (APRILIA)
IN 1'38"562 ALLA MEDIA
DI 170,7 KM/H

POLE POSITION 2023:
FRANCESCO
BAGNAIA (DUCATI)
IN 1'38"639 ALLA MEDIA
DI 169,9 KM/H

LE CADUTE
SPRINT RACE: RAUL FERNANDEZ, BRAD BINDER, JOHANN ZARCO, MIGUEL OLIVEIRA, FRANCESCO BAGNAIA

GARA: JACK MILLER, AUGUSTO FERNANDEZ, PEDRO ACOSTA, FRANCO MORBIDELLI

AL VIA

		AL VIA		LIBERE	QUALIFICHE esterno 21°C asfalto 28°C
1	41	Aleix ESPARGARÓ	Spagna	1'38"562	1'38"190
2	1	Francesco BAGNAIA	Italia	1'38"695	1'38"221
3	25	Raul FERNANDEZ	Spagna	1'39"420	1'38"261
4	33	Brad BINDER	Sud Africa	1'38"634	1'38"334
5	31	Pedro ACOSTA	Spagna	1'38"665	1'38"369
6	49	Fabio DI GIANNANTONIO	Italia	1'39"479	1'38"400
7	89	Jorge MARTIN	Spagna	1'38"793	1'38"401
8	42	Alex RINS	Spagna	1'39"043	1'38"692
9	43	Jack MILLER	Australia	1'38"702	1'38"763
10	21	Franco MORBIDELLI	Italia	1'38"831	1'38"778
11	23	Enea BASTIANINI	Italia	1'39"017	1'38"860
12	12	Maverick VIÑALES	Spagna	1'39"058	1'38"972
13	72	Alex MARQUEZ	Spagna	1'39"113	1'38"530
14	93	Marc MARQUEZ	Spagna	1'39"153	1'38"536
15	88	Miguel OLIVEIRA	Portogallo	1'39"350	1'38"551
16	72	Marco BEZZECCHI	Italia	1'39"382	1'38"662
17	20	Fabio QUARTARARO	Francia	1'39"352	1'38"705
18	5	Johann ZARCO	Francia	1'39"558	1'38"978
19	37	Augusto FERNANDEZ	Spagna	1'39"504	1'39"120
20	30	Takaaki NAKAGAMI	Giappone	1'40"028	1'39"156
21	36	Joan MIR	Spagna	1'39"911	1'39"524
22	10	Luca MARINI	Italia	1'40"318	1'39"621
23	6	Stefan BRADL	Germania	1'40"675	1'40"276

AL TRAGUARDO

1	Francesco BAGNAIA	Ducati	Ducati Lenovo Team	in 40'11"726
	111,768 km alla media di 166,8 km/H			
2	Jorge MARTIN	Ducati	Prima Pramac Racing	a 1"740
3	Marc MARQUEZ	Ducati	Gresini Racing MotoGp	a 10"491
4	Aleix ESPARGARÓ	Aprilia	Aprilia Racing	a 10"543
5	Fabio DI GIANNANTONIO	Ducati	Pertamina Enduro VR46	a 15"441
6	Raul FERNANDEZ	Aprilia	Trackhouse Racing	a 15"916
7	Alex MARQUEZ	Ducati	Gresini Racing MotoGp	a 16"882
8	Brad BINDER	KTM	Red Bull KTM Factory Racing	a 18"578
9	Fabio QUARTARARO	Yamaha	Monster Energy Yamaha	a 20"477
10	Miguel OLIVEIRA	Aprilia	Trackhouse Racing	a 20"889
11	Marco BEZZECCHI	Ducati	Pertamina Enduro VR46	a 21"023
12	Maverick VIÑALES	Aprilia	Aprilia Racing	a 22"137
13	Pedro ACOSTA	KTM	Red Bull GASGAS Tech3	a 31"967
14	Takaaki NAKAGAMI	Honda	Idemitsu Honda LCR	a 32"987
15	Joan MIR	Honda	Repsol Honda Team	a 33"132
16	Johann ZARCO	Honda	Castrol Honda LCR	a 34"554
17	Luca MARINI	Honda	Repsol Honda Team	a 36"689
18	Enea BASTIANINI	Ducati	Ducati Lenovo Team	a 50"615
19	Stefan BRADL	Honda	HRC Test Team	a 55"295
20	Alex RINS	Yamaha	Monster Energy Yamaha	a 1'03"428
	NON CLASSIFICATI			
	Franco MORBIDELLI	Ducati	Prima Pramac Racing	a 7 giri
	Augusto FERNANDEZ	KTM	Red Bull GASGAS Tech3	a 19 giri
	Jack MILLER	KTM	Red Bull KTM Factory Racing	a 22 giri

GIRI VELOCI

1	Pedro ACOSTA	1'39"664
	alla media di 168,2 km/H	
2	Jorge MARTIN	1'39"717
3	Francesco BAGNAIA	1'39"749
4	Raul FERNANDEZ	1'39"849
5	Brad BINDER	1'39"913
6	Marc MARQUEZ	1'39"959
7	Franco MORBIDELLI	1'39"974
8	Aleix ESPARGARÓ	1'39"998
9	Alex MARQUEZ	1'40"235
10	Fabio DI GIANNANTONIO	1'40"269
11	Enea BASTIANINI	1'40"339
12	Augusto FERNANDEZ	1'40"359
13	Miguel OLIVEIRA	1'40"397
14	Fabio QUARTARARO	1'40"480
15	Maverick VIÑALES	1'40"485
16	Marco BEZZECCHI	1'40"688
17	Jack MILLER	1'40"857
18	Johann ZARCO	1'40"894
19	Alex RINS	1'40"939
20	Joan MIR	1'41"062
21	Luca MARINI	1'41"068
22	Takaaki NAKAGAMI	1'41"087
23	Stefan BRADL	1'41"139

RECORD PRECEDENTE:
JOHANN ZARCO NEL 2021 IN 1'39"939 ALLA MEDIA DI 167,7 KM/H

SPRINT

esterno 25°C
asfalto 46°C

1	Aleix ESPARGARÓ	12 giri in 20'01"478 alla media di 167,4 km/h
2	Marc MARQUEZ	a 0"892
3	Pedro ACOSTA	a 1"169
4	Jorge MARTIN	a 2"147
5	Enea BASTIANINI	a 2"980
6	Fabio DI GIANNANTONIO	a 4"623
7	Jack MILLER	a 8"084
8	Maverick VIÑALES	a 8"245
9	Marco BEZZECCHI	a 8"643
10	Fabio QUARTARARO	a 9"241
11	Franco MORBIDELLI	a 9"537
12	Alex RINS	a 13"045
13	Takaaki NAKAGAMI	a 13"199
14	Alex MARQUEZ	a 13"378
15	Joan MIR	a 16"438
16	Luca MARINI	a 18"000
17	Augusto FERNANDEZ	a 25"262
18	Stefan BRADL	a 33"751
	NON CLASSIFICATI	
	Francesco BAGNAIA	a 1 giro
	Miguel OLIVEIRA	a 3 giri
	Johann ZARCO	a 5 giri
	Brad BINDER	a 6 giri
	Raul FERNANDEZ	a 8 giri

PNEUMATICI

N.	PILOTA	MOTO	PNEUMATICI SLICK					
			ANTERIORI			POSTERIORI		
			SOFT	MEDIUM	HARD	SOFT	MEDIUM	HARD
1	Francesco BAGNAIA	Ducati		X			X	
5	Johann ZARCO	Honda		X			X	
6	Stefan BRADL	Honda		X			X	
10	Luca MARINI	Honda		X			X	
12	Maverick VIÑALES	Aprilia		X			X	
20	Fabio QUARTARARO	Yamaha		X			X	
21	Franco MORBIDELLI	Ducati		X			X	
23	Enea BASTIANINI	Ducati		X			X	
25	Raul FERNANDEZ	Aprilia		X			X	
30	Takaaki NAKAGAMI	Honda		X			X	
31	Pedro ACOSTA	KTM		X		X		
33	Brad BINDER	KTM		X			X	
36	Joan MIR	Honda		X			X	
37	Augusto FERNANDEZ	KTM		X			X	
41	Aleix ESPARGARÓ	Aprilia		X			X	
42	Alex RINS	Yamaha		X			X	
43	Jack MILLER	KTM		X		X		
49	Fabio DI GIANNANTONIO	Ducati		X			X	
72	Marco BEZZECCHI	Ducati		X			X	
73	Alex MARQUEZ	Ducati		X		X		
88	Miguel OLIVEIRA	Aprilia		X			X	
89	Jorge MARTIN	Ducati		X			X	
93	Marc MARQUEZ	Ducati		X		X		

CRONOLOGICO

1. FRANCESCO BAGNAIA (DUCATI)			2. JORGE MARTIN (DUCATI)			3. MARC MARQUEZ (DUCATI)			4. ALEIX ESPARGARÓ (APRILIA)		
	Tempo	Velocità		Tempo	Velocità		Tempo	Velocità		Tempo	Velocità
1	1'44"206	295,0	1	1'44"965	300,0	1	1'46"294	304,2	1	1'45"157	294,2
2	1'40"183	345,0	2	1'39"828	345,0	2	1'40"687	336,4	2	1'40"084	342,8
3	1'40"059	345,0	3	1'39"842	345,0	3	1'40"460	339,6	3	1'40"058	347,2
4	**1'39"749**	347,2	4	1'39"918	332,3	4	1'40"101	347,2	4	**1'39"859**	348,3
5	1'40"312	345,0	5	1'39"818	343,9	5	**1'39"959**	343,9	5	1'40"802	347,2
6	1'40"363	347,2	6	1'39"960	343,9	6	1'40"179	349,5	6	1'40"052	345,0
7	1'40"182	346,1	7	1'39"835	343,9	7	1'40"037	349,5	7	1'40"123	345,0
8	1'40"104	347,2	8	**1'39"717**	343,9	8	1'40"454	**350,6**	8	1'39"998	347,2
9	1'39"918	346,1	9	1'39"892	343,9	9	1'40"432	347,2	9	1'40"411	340,6
10	1'39"899	346,1	10	1'39"866	343,9	10	1'40"282	342,8	10	1'40"985	**350,6**
11	1'39"963	345,0	11	1'40"055	341,7	11	1'40"678	341,7	11	1'40"322	346,1
12	1'40"022	345,0	12	1'40"089	341,7	12	1'40"653	340,6	12	1'40"502	342,8
13	1'39"925	346,1	13	1'40"177	342,8	13	1'40"251	348,3	13	1'40"632	346,1
14	1'40"142	**348,3**	14	1'40"252	345,0	14	1'40"370	348,3	14	1'40"703	346,1
15	1'40"219	346,1	15	1'40"290	343,9	15	1'40"654	348,3	15	1'41"080	346,1
16	1'40"104	347,2	16	1'40"323	342,8	16	1'40"794	343,9	16	1'40"816	346,1
17	1'40"256	348,3	17	1'40"410	343,9	17	1'40"924	341,7	17	1'41"167	345,0
18	1'40"360	341,7	18	1'40"533	343,9	18	1'40"838	347,2	18	1'41"065	345,0
19	1'40"357	348,3	19	1'40"893	343,9	19	1'41"034	343,9	19	1'41"129	346,1
20	1'40"758	347,2	20	1'41"154	346,1	20	1'41"366	349,5	20	1'41"403	347,2
21	1'40"849	347,2	21	1'40"923	346,1	21	1'41"398	349,5	21	1'41"735	340,6
22	1'40"800	347,2	22	1'40"995	**347,2**	22	1'41"429	345,0	22	1'41"370	349,5
23	1'41"084	346,1	23	1'41"606	346,1	23	1'41"343	346,1	23	1'41"315	346,1
24	1'41"912	346,1	24	1'42"125	346,1	24	1'41"609	346,1	24	1'41"495	346,1

CAMPIONATO PILOTI

				10 MARZO QATAR	24 MARZO PORTOGALLO	15 APRILE AMERICHE	28 APRILE SPAGNA	12 MAGGIO FRANCIA	26 MAGGIO CATALUNYA	2 GIUGNO ITALIA	da definire KAZAKHSTAN	30 GIUGNO OLANDA	7 LUGLIO GERMANIA	4 AGOSTO G.BRETAGNA	18 AGOSTO AUSTRIA	1 SETTEMBRE ARAGON	8 SETTEMBRE S.MARINO-RIVIERA	22 SETTEMBRE INDIA	29 SETTEMBRE INDONESIA	6 OTTOBRE GIAPPONE	20 OTTOBRE AUSTRALIA	27 OTTOBRE THAILANDIA	3 NOVEMBRE MALESIA	17 NOVEMBRE C.VALENCIANA	TOTALE
1	JORGE MARTIN	Spagna	Ducati	12-16	7-25	7-13	12-0	12-25	6-20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155
2	FRANCESCO BAGNAIA	Italia	Ducati	6-25	6-0	2-11	0-25	0-16	0-25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	116
3	MARC MARQUEZ	Spagna	Ducati	5-13	9-0	9-0	4-20	9-20	9-16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	114
4	ENEA BASTIANINI	Italia	Ducati	4-11	4-20	4-16	0-11	6-13	5-0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94
5	MAVERICK VIÑALES	Spagna	Aprilia	1-6	12-0	12-25	0-7	7-11	2-4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87
6	PEDRO ACOSTA	Spagna	KTM	2-7	3-16	6-20	9-6	4-0	7-3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83
7	ALEIX ESPARGARÓ	Spagna	Aprilia	7-8	2-8	5-9	0	5-7	12-13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76
8	BRAD BINDER	Sud Africa	KTM	9-20	0-13	0-7	0-10	0-8	0-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75
9	FABIO DI GIANNANTONIO	Italia	Ducati	0-9	0-6	0-10	0-9	3-10	0-9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62
10	MARCO BEZZECCHI	Italia	Ducati	0-2	0-10	0-8	0-16	0	1-5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42

11. ALEX MARQUEZ 42; 12. FABIO QUARTARARO 32; 13. MIGUEL OLIVEIRA 29; 14. RAUL FERNANDEZ 28; 15. JACK MILLER 27; 16. FRANCO MORBIDELLI 15; 17. AUGUSTO FERNANDEZ 13; 18. JOAN MIR 13; 19. JOHANN ZARCO 9; 20. TAKAAKI NAKAGAMI 8; 21. ALEX RINS 7; 22. DANIEL PEDROSA 7.

COSÌ NEL 2023
ORDINE D'ARRIVO

1. ALEIX ESPARGARÓ
(APRILIA) IN 38'56"159

2. MAVERICK VIÑALES
(APRILIA) A 0"377

3. JORGE MARTIN
(DUCATI) A 2"831

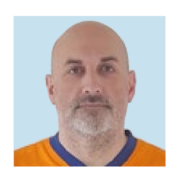
CAMPIONATO MARCHE

1	DUCATI	37	34	25	37	37	34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	204
2	APRILIA	15	20	37	10	18	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125
3	KTM	29	21	26	19	12	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	122
4	YAMAHA	5	10	4	8	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
5	HONDA	4	4	0	5	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19

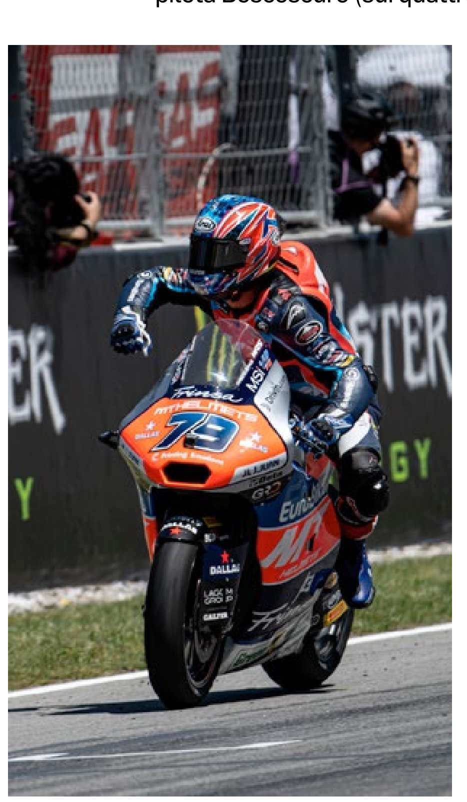
MOTO2? NO, BOSCOSCURO CUP

Il trionfo di Ogura chiude il cerchio: tutti e quattro i piloti del costruttore veneto hanno vinto in questo 2024. MT Helmets firma una nuova doppietta, completata dal leader del Mondiale, Garcia. Azzurri opachi: Vietti non sfrutta la prima fila, Arbolino parte da troppo lontano

di Giovanni Cortinovis
Foto Luca Gorini



AVANTI di questo passo, dopo Triumph e Pirelli non ci stupiremmo se la Moto2 dovesse diventare un monomarca anche come telai. Boscoscuro, naturalmente, dopo la superiorità ribadita al GP Catalunya: dal sesto al tredicesimo giro ai primi quattro posti c'erano altrettante moto venete. Il crollo delle gomme di Alonso Lopez, ottavo al traguardo, e quello mentale di Fermin Aldeguer, a terra al 15° giro mentre stava effettuando il Long Lap penalty che gli toglieva la leadership, hanno impedito il poker finale. Per questa ragione le creature di Luca Boscoscuro si sono dovute "accontentare" dell'1-2 firmato MT Helmets, a posizioni invertite rispetto al GP Francia: vittoria per Ai Ogura, a 609 giorni dalla precedente, seconda piazza per Sergio Garcia. Il giapponese, decimo in qualifica, si è confermato maestro nelle rimonte: nove posizioni guadagnate, 56 stagionali rispetto al semaforo e in campionato è terzo con 88 punti, a -21 dal compagno di box, e un gradino sotto Joe Roberts, nono dopo un weekend abulico. Ogura, divenuto il quarto pilota Boscoscuro (sui quattro titolari) a vincere in questo inizio di 2024, ha spiegato: «*Sentivo di non avere il passo per stare con quelli davanti, anche se ho avuto una bella partenza, ma nel finale avevo un grip migliore al posteriore*».



Sopra Ai Ogura, che a destra precede Sergio Garcia. In alto, la festa di MT Helmets, alla seconda doppietta di fila.

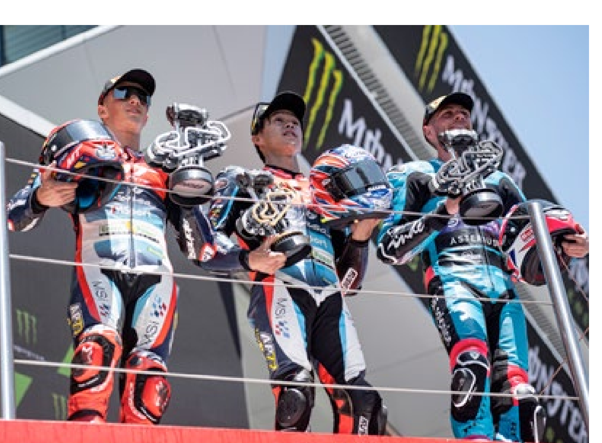
Al Montmeló, dove la Boscoscuro ha vinto la quinta gara delle sei stagionali, il marchio veneto ha schierato un ulteriore pilota: Mattia Pasini, con la moto allestita dal Team Ciatti, autore di un 18° posto.

SE NON FOSSE per le quattro moto in griglia su trenta, potremmo azzardare il paragone con la Ducati in MotoGP: nel 2023 la Casa di Borgo Panigale vinse 17 GP con sei piloti differenti anche se schierava otto moto su 22, ovvero più di un terzo dei prototipi. Non stupisce quindi che sempre più team vogliano i telai Boscoscuro, a partire dal Marc VDS, soltanto sesto nel Mondiale a squadre con 45 punti conquistati. Molto dipenderà dall'eventuale ripensamento di Luca Boscoscuro che in passato aveva più



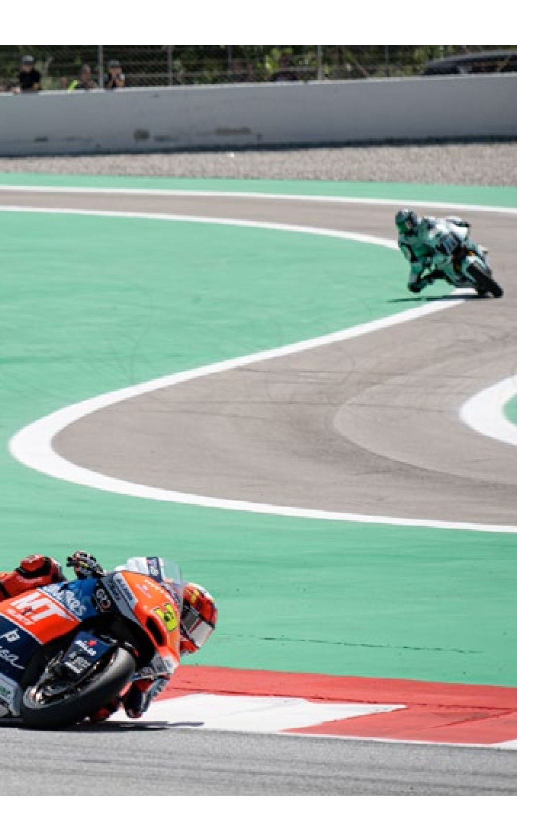


Inquadrando il QR code
con lo smartphone, potrete guardare
tutte le foto più belle del GP su
WWW.MOTOSPRINT.IT



Qui accanto, il podio, con Ai Ogura e Sergio Garcia affiancati da Jake Dixon, che non era ancora andato a punti.





La gara di Tony Arbolino (14) è iniziata tardi, quando le posizioni di vertice erano ormai irraggiungibili. Il milanese è stato comunque l'unico pilota italiano a punti.

volte affermato: «*Non mi servirebbe a nulla dare le mie moto a team poco competitivi, questo è un business soltanto per la Kalex che vende una ventina di telai*». Chissà se lo diventerà anche per la società di Lugo di Vicenza che nel 2022 aveva fatturato 1,3 milioni di Euro con un utile di 8348 Euro.

AL MOMENTO Boscoscuro è l'unico italiano sorridente in Moto2, a parte la Pirelli che anche alle porte di Barcellona ha fatto segnare il nuovo record del tracciato, senza palesare problemi di affidabilità. Per i piloti nostrani invece continua l'anno negativo. E pensare che 12 mesi fa, dopo sei GP, Tony Arbolino guidava la classifica con 119 punti, frutto di due trionfi, altrettanti secondi posti, un terzo e un quarto, con Celestino Vietti Ramus (leader di inizio 2022) che dopo una partenza a rilento aveva agguantato una quarta e una quinta piazza. Quest'anno invece persino la Top 5 resta tabù: sia Tony che Cele devono ancora entrare tra i primi sei al traguardi, impresa riuscita a Dennis Foggia ad Austin, l'unica volta in cui è andato a punti. Eppure il sabato ci aveva fatto sperare, con il terzo crono di Vietti, una prima fila inedita quest'anno per i nostri portacolori. Lo scatto del pilota KTM (ma con telai Kalex) Ajo, al rientro dopo aver saltato Le Mans per l'operazione alla clavicola sinistra, è stato però meno brillante di altri e così alla prima curva si è trovato quinto. Il piemontese ha guadagnato una posizione all'avvio della seconda tornata, salvo crollare al settimo posto che occupava anche al tredicesimo giro quando è finito a terra. Inchiodato a 29 punti, è ora 12° in classifica, superato da Arbolino che ha concluso nono, ma è stato classificato decimo per non aver ceduto la posizione dopo un sorpasso con bandiere gialle. La gara del ventitreenne di Garbagnate Milanese è sembrata un'odissea fin dal via perché il tocco magico in partenza è un lontano ricordo: diciannovesimo al secondo giro, un taglio alla Curva 2 gli è costato un Long Lap penalty, completato il quale all'ottavo giro era 22° a 13,3 secondi da Garcia, in quel momento secondo. Nei restanti tredici giri il pupillo di Carlo Pernat ha cambiato ritmo, arrivando a 15" dal secondo arrivato.

Un cambio di passo esibito anche da Jake Dixon, ancora nono dopo 12 giri salvo agguantare l'ultimo gradino del podio, complice l'errore di Aron Canet. La conclusione la merita proprio il britannico, che era ancora fermo a zero punti, anche a causa dei problemi al polmone per la caduta in Qatar, per quanto detto: «*Sono stato a lungo KO e all'inizio di questa settimana mi sono fatto male alla caviglia con interessamento al legamento. Sembrava che tutto andasse male, ma anche se fatichi, non mollare. Puoi farcela*». Chissà che i nostri piloti non traggano ispirazione. MS

Sotto, Mattia Pasini, che correrà anche al Mugello. In basso, Celestino Vietti Ramus dopo la caduta in Curva 10.





LE PAGELLE

10
AI OGURA
Rispetto al triplice 17° posto delle qualifiche precedenti migliora facendo segnare il 10° crono. Se ne giova subito, temporeggia per metà gara, risparmiando le gomme, poi attacca e va a vincere. Merita la MotoGP.

9
SERGIO GARCIA
Quando Fermin Aldeguer incappa nel Long Lap penalty la vittoria sembra sua. Ancora di più quando il rivale si stende nella corsia penalità. Il timore di subire una simile sanzione lo induce a calmarsi e incassa la rimonta di Ogura. Allunga però in campionato.

8
JEREMY ALCOBA
Firma la rimonta della domenica, partendo 22° e concludendo in quarta posizione. Quest'anno è sempre andato a punti ed è nono in classifica. Non sarà un fenomeno, ma avercene di italiani così, in questo momento.

4,5
PILOTI ITALIANI
Prima i peccati: Celestino Vietti Ramus e Dennis Foggia caduti, Mattia Pasini 18° con una Boscoscuro. Ora le attenuanti, il terzo posto del piemontese in qualifica, la rimonta di Tony Arbolino dal 22° posto al decimo e la comprensibile ruggine della wild card.

4
FERMIN ALDEGUER
Sembra in giornata di vena: in testa al secondo giro, resiste al contrattacco di Garcia e va in fuga ma al 14° giro gli impongono il Long Lap penalty. Per non farsi sfuggire la vittoria affronta con troppa foga la corsia per i penitenti e va giù. Pasticcione.

GLI ITALIANI

TONY ARBOLINO
«I primi giri sono stati un disastro! Dobbiamo analizzare e capire come migliorare in avvio perché poi il ritmo è stato sorprendente. Una volta preso il ritmo sentivo che avrei potuto lottare per le prime tre-quattro posizioni».

MATTIA PASINI
«Weekend difficile, ma come sempre bello. È quello che succede quando si fa la prima gara con una moto nuova, con gomme nuove, non è facile. Abbiamo le idee molto più chiare per la gara del Mugello».

DENNIS FOGGIA
«Fine settimana difficilissimo. Fin dalle libere non siamo riusciti a trovare la quadra e in gara sono scivolato. Mi dispiace molto, soprattutto per la squadra, che si sta impegnando molto per trovare insieme la migliore soluzione».

CELESTINO VIETTI RAMUS
«All'inizio della gara mi sentivo abbastanza bene. Non eravamo i più veloci, ma abbiamo cercato di raggiungere i primi. Sfortunatamente ho perso l'anteriore alla Curva 10 e sono caduto».

POLE POSITION
SERGIO GARCIA (BOSCOSCURO)
IN 1'41"894 ALLA MEDIA DI 164,5 KM/H

POLE POSITION 2023:
JAKE DIXON (KALEX)
IN 1'44"089 ALLA MEDIA DI 161,0 KM/H

AL VIA

				LIBERE	QUALIFICHE esterno 23°C asfalto 42°C
1	3	Sergio GARCIA	Spagna	1'41"917	1'41"894
2	54	Fermín ALDEGUER	Spagna	1'42"383	1'42"134
3	13	Celestino VIETTI	Italia	1'43"005	1'42"182
4	44	Aron CANET	Spagna	1'42"773	1'42"193
5	75	Albert ARENAS	Spagna	1'42"392	1'42"309
6	18	Manuel GONZALEZ	Spagna	1'42"310	1'42"325
7	17	Daniel MUÑOZ	Spagna	1'42"381	1'42"328
8	21	Alonso LOPEZ	Spagna	1'42"313	1'42"328
9	16	Joe ROBERTS	Usa	1'41"957	1'42"364
10	79	Ai OGURA	Giappone	1'42"393	1'42"439
11	96	Jake DIXON	G.Bretagna	1'41"993	1'42"458
12	81	Senna AGIUS	Australia	1'42"866	1'42"623
13	28	Izan GUEVARA	Spagna	1'42"561	1'42"697
14	14	Tony ARBOLINO	Italia	1'42"612	1'42"707
15	84	Zonta VD GOORBERGH	Olanda	1'42"543	1'42"781
16	35	Somkiat CHANTRA	Thailandia	1'42"294	1'42"795
17	12	Filip SALAC	Rep.Ceca	1'42"415	1'42"845
18	15	Darryn BINDER	Sud Africa	1'43"496	1'43"348
19	24	Marcos RAMIREZ	Spagna	1'42"912	1'43"086
20	19	Mattia PASINI	Italia	1'43"244	1'43"089
21	9	Jorge NAVARRO	Spagna	1'42"807	1'43"108
22	52	Jeremy ALCOBA	Spagna	1'42"919	1'43"135
23	71	Dennis FOGGIA	Italia	1'43"370	1'43"153
24	10	Diogo MOREIRA	Brasile	1'43"117	1'43"392
25	22	Ayumu SASAKI	Giappone	1'42"998	1'43"400
26	53	Deniz ÖNCÜ	Turchia	1'42"878	1'43"481
27	34	Mario AJI	Indonesia	1'43"653	1'43"508
28	5	Jaume MASIA	Spagna	1'43"277	1'43"900
29	20	Xavi CARDELUS	Andorra	1'43"712	1'44"019
30	7	Barry BALTUS	Belgio	1'42"986	1'44"066
31	11	Alex ESCRIG	Spagna	1'43"984	1'44"199
32	43	Xavier ARTIGAS	Spagna	1'44"786	1'44"225

AL TRAGUARDO

1	Ai OGURA	Boscoscuro	in 36'33"540
	97,797 km alla media di 160,5 km/H		
2	Sergio GARCIA	Boscoscuro	a 3"816
3	Jake DIXON	Kalex	a 9"186
4	Jeremy ALCOBA	Kalex	a 12"241
5	Senna AGIUS	Kalex	a 12"593
6	Albert ARENAS	Kalex	a 13"666
7	Alonso LOPEZ	Boscoscuro	a 17"676
8	Joe ROBERTS	Kalex	a 20"790
9	Tony ARBOLINO	Kalex	a 18"885
10	Jorge NAVARRO	Forward	a 21"249
11	Zonta VD GOORBERGH	Kalex	a 22"435
12	Filip SALAC	Kalex	a 23"073
13	Jaume MASIA	Kalex	a 24"540
14	Darryn BINDER	Kalex	a 24"747
15	Mario AJI	Kalex	a 24"826
16	Xavi CARDELUS	Kalex	a 27"908
17	Mattia PASINI	Boscoscuro	a 30"424
18	Alex ESCRIG	Forward	a 38"261
19	Deniz ÖNCÜ	Kalex	a 38"590
20	Xavier ARTIGAS	Forward	a 39"214
21	Barry BALTUS	Kalex	a 50"605
22	Manuel GONZALEZ	Kalex	a 2 giri
	NON CLASSIFICATI		
	Celestino VIETTI	Kalex	a 6 giri
	Fermín ALDEGUER	Boscoscuro	a 7 giri
	Aron CANET	Kalex	a 7 giri
	Daniel MUÑOZ	Kalex	a 7 giri
	Dennis FOGGIA	Kalex	a 8 giri
	Diogo MOREIRA	Kalex	a 20 giri
	NON TERMINANO IL 1° GIRO		
	Izan GUEVARA	Kalex	
	Somkiat CHANTRA	Kalex	
	Ayumu SASAKI	Kalex	
	SQUALIFICATO		
	Marcos RAMIREZ	Kalex	

GIRI VELOCI

1	Fermín ALDEGUER	1'42"688
	alla media di 163,2 km/h	
2	Celestino VIETTI	1'43"066
3	Alonso LOPEZ	1'43"157
4	Sergio GARCIA	1'43"274
5	Ai OGURA	1'43"293
6	Albert ARENAS	1'43"329
7	Jake DIXON	1'43"454
8	Aron CANET	1'43"463
9	Senna AGIUS	1'43"495
10	Manuel GONZALEZ	1'43"537
11	Joe ROBERTS	1'43"664
12	Jorge NAVARRO	1'43"725
13	Jeremy ALCOBA	1'43"780
14	Filip SALAC	1'43"865
15	Marcos RAMIREZ	1'43"915
16	Zonta VD GOORBERGH	1'43"932
17	Darryn BINDER	1'43"943
18	Mario AJI	1'44"077
19	Tony ARBOLINO	1'44"087
20	Jaume MASIA	1'44"109
21	Deniz ÖNCÜ	1'44"146
22	Barry BALTUS	1'44"185
23	Daniel MUÑOZ	1'44"215
24	Mattia PASINI	1'44"344
25	Xavi CARDELUS	1'44"486
26	Dennis FOGGIA	1'44"668
27	Alex ESCRIG	1'44"874
28	Xavier ARTIGAS	1'44"960

RECORD PRECEDENTE
Raul FERNANDEZ nel 2021
in 1'43"757 alla media di 161,5 km/h

32 PILOTI AL VIA

21 NUMERO GIRI

25 TEMP. ESTERNA (°C)

40 TEMP. ASFALTO (°C)

CAMPIONATO PILOTI

				10 MARZO QATAR	24 MARZO PORTOGALLO	15 APRILE AMERICHE	28 APRILE SPAGNA	12 MAGGIO FRANCIA	26 MAGGIO CATALUNYA	2 GIUGNO ITALIA	da definire KAZAKHSTAN	30 GIUGNO OLANDA	7 LUGLIO GERMANIA	4 AGOSTO G.BRETAGNA	18 AGOSTO AUSTRIA	1 SETTEMBRE ARAGON	8 SETTEMBRE S. MARINO-RIVIERA	22 SETTEMBRE INDIA	29 SETTEMBRE INDONESIA	6 OTTOBRE GIAPPONE	20 OTTOBRE AUSTRALIA	27 OTTOBRE THAILANDIA	3 NOVEMBRE MALESIA	17 NOVEMBRE C. VALENCIANA	TOTALE
1	SERGIO GARCIA	Spagna	Boscoscuro	16	10	25	13	25	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	109
2	JOE ROBERTS	Usa	Kalex	9	20	20	20	13	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90
3	AI OGURA	Giappone	Boscoscuro	13	11	9	10	20	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88
4	FERMÍN ALDEGUER	Spagna	Boscoscuro	0	13	16	25	9	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63
5	ALONSO LOPEZ	Spagna	Boscoscuro	25	0	13	0	16	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63

6. ARON CANET 48; 7. ALBERT ARENAS 48; 8. MANUEL GONZALEZ 46; 9. JEREMY ALCOBA 43; 10. TONY ARBOLINO 33; 11. MARCOS RAMIREZ 29; 12. CELESTINO VIETTI 29; 13. SOMKIAT CHANTRA 28; 14. BARRY BALTUS 23; 15. JAKE DIXON 16; 16. SENNA AGIUS 16; 17. FILIP SALAC 14; 18. ZONTA VD GOORBERGH 11; 19. DENNIS FOGGIA 10; 20. IZAN GUEVARA 10; 21. JORGE NAVARRO 6; 22. DARRYN BINDER 5; 23. JAUME MASIA 3; 24. DENIZ ÖNCÜ 3; 25. BO BENDSNEYDER 2; 26. DIOGO MOREIRA 2; 27. AJI MARIO 1; 28. MATTEO FERRARI 1.





A CACCIA DI RECORD

Alonso trionfa a Barcellona e, diventando il primo a fare poker nei primi sei GP di una stagione della Moto3, sale anche al comando della classifica. Sul podio Ortolà e Rueda. Bravi Lunetta e Farioli: la SIC58 in Top 10



Inquadrando il QR code con lo smartphone, potrete guardare tutte le foto più belle del GP su
WWW.MOTOSPRINT.IT

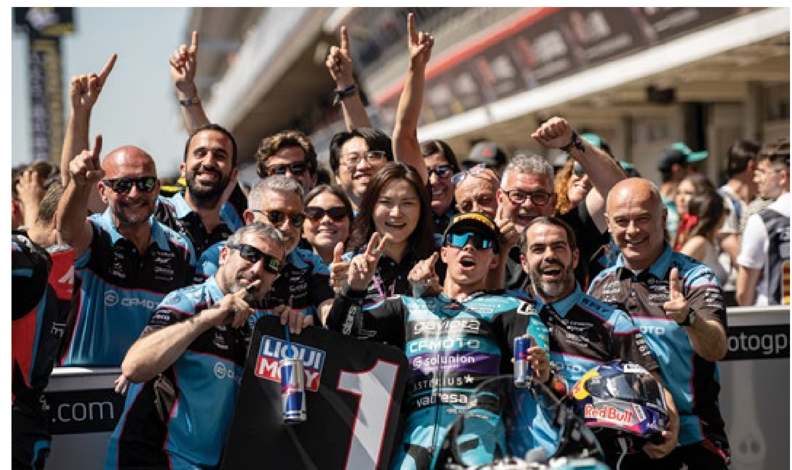
di Serena Zunino
Foto Luca Gorini

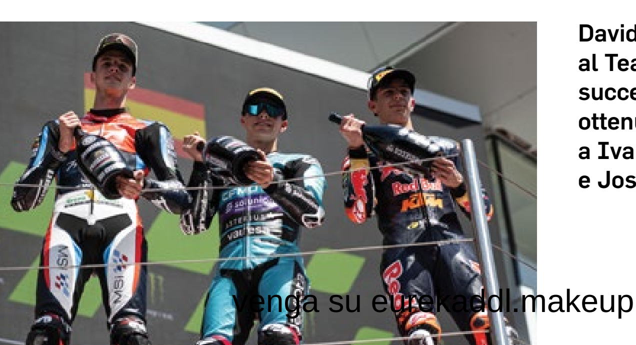


SI È ALZATO in piedi sulle pedane della moto e ha mimato un balletto: dopo aver tagliato il traguardo per primo in Catalunya, la gioia di David Alonso è stata incontenibile. Vestito con i colori del Team CFMoto Aspar, il colombiano ha confermato il proprio mix di talento e freddezza. Diciotto anni compiuti lo scorso 25 Aprile, Alonso ha ottenuto il quarto successo stagionale (l'ottavo della carriera) sugli appena sei GP disputati: è il primo a fare poker nelle prime sei gare nella Moto3, l'ultimo a compiere tale impresa nella classe cadetta era stato Nicolas Terol, nel 2011, l'ultimo anno della 125 di cui venne poi proclamato campione. Terol correva proprio con lo stesso team guidato da Jorge Martinez, la struttura in cui, guarda caso, Nico oggi lavora come direttore sportivo, ed è in prima persona impegnato nella crescita di Alonso.

VINCERE riesce facile ad Alonso, ma soltanto all'apparenza. Il trionfo di Barcellona è stato tutt'altro che scontato: il colombiano ha attuato la strategia corretta per gestire la gara e gli avversari per la maggior parte dei 18 giri, uscendo poi sul finale e imponendo la propria supremazia. Alonso ha ammesso che tutto è andato secondo i suoi piani: «*Non potevo scappare, ma sono riuscito a evitare che ci fossero sorpassi pazzi all'ultimo giro*». E complice l'opaco sesto posto di Daniel Holgado, Alonso si è preso anche la leadership del campionato. Holgado vede ora la vetta lontana 14 punti, un distacco irrisorio se si pensa







David Alonso ha regalato al Team Aspar il quarto successo stagionale, ottenuto davanti a Ivan Ortolà (48) e Jose Antonio Rueda.

che mancano ancora 14 Gran Premi. Tuttavia lo spagnolo è stato poco incisivo – un solo successo – e a Barcellona ha faticato nuovamente, anche se non come l'anno scorso, quando chiuse soltanto ventiduesimo. Il passo avanti quest'anno è stato evidente, ma il poco grip dell'asfalto sul finale gli ha reso le cose difficili. L'ultimo rivale con cui Alonso ha dovuto fare i conti per la vittoria è stato Ivan Ortolà, autore sabato della prima pole position della carriera. Il valenciano ha provato in tutti i modi a tornare sul gradino più alto del podio – da dove manca dal GP Spagna 2023 – e a un certo punto ha tentato anche la fuga, piazzando tra sé e il secondo classificato tre decimi, un distacco che però nel giro di qualche curva si è volatilizzato. Il pilota KTM ci riproverà al Mugello.

LO STESSO nome del terzo classificato si è deciso all'ultimo giro, quando Collin Veijer è stato beffato da uno scatenato Jose Antonio Rueda. Il pilota del Team Ajo ha firmato il giro più veloce alla penultima occasione e ha recuperato poi una posizione ai danni dell'olandese, passato in soli due giri dalla lotta per la vittoria a una medaglia di legno con comprensibile amaro in bocca.
In Top 5 ha chiuso David Muñoz, costretto a osservare un Long Lap penalty ricevuto per essere stato lento durante le qualifiche. L'andaluso, al primo GP da maggiorenne, è stato capace di risalire dall'undicesima posizione.
Una gara da ricordare è stata quella di Luca Lunetta, miglior rookie – nonché miglior pilota Honda – della prova. Il suo 58 giallo sul cupolino della Honda SIC58 Squadra Corse ha viaggiato nel gruppo di testa, arrivando a occupare anche la seconda posizione, per poi indietreggiare sul finale e chiudere





Luca Lunetta, sopra, e Filippo Farioli, sotto, hanno regalato una domenica positiva alla SIC58 Squadra Corse. A destra, Collin Veijer (93) e Jose Antonio Rueda (99), entrambi autori di una gara incisiva.



settimo. Il romano ha raccontato questa domenica straordinaria: «*Mi sentivo molto fiducioso. Nonostante sia stata una gara veloce, ero lì davanti, avevo un bel feeling in frenata e questo mi ha permesso anche di sorpassare e stare nelle prime posizioni. Quando Alonso si è messo davanti a tirare il gruppo e ha alzato un po' il ritmo, io ero un po' al limite. Nel complesso sono molto contento, questo risultato vale tantissimo. La squadra ha svolto un lavoro strepitoso*».

VIAGGIARE con i migliori ha arricchito il grande bagaglio di esperienza di Lunetta, da sfruttare nelle prossime gare. Soltanto due posizioni più indietro ha chiuso il suo compagno di squadra Filippo Farioli, nono, completando il weekend positivo per la SIC58 Squadra Corse. L'ultimo pilota azzurro a punti è stato Stefano Nepa, tredicesimo al traguardo. Ora è tempo di prepararsi per il primo Gran Premio di casa, su uno dei tracciati più speciali, quello del Mugello.

LE PAGELLE

10 e lode — DAVID ALONSO

Che avesse qualcosa in più dei rivali era evidente fin dal venerdì, ma di fatto conta soltanto la domenica: nella gestione della gara, nei corpo a corpo anche al Montmeló si è distinto.

9 — IVAN ORTOLÀ

Dopo aver conquistato la sua prima pole position iridata ha lottato al top per 18 giri, ed è stato autore di una bella prestazione, ottenendo il massimo possibile.

8 — JOSE ANTONIO RUEDA

Al penultimo giro ha firmato il miglior crono, è emerso forse troppo tardi per recuperare posizioni, ma il podio è senza dubbio meritato nonché un buon segnale.

7 — LUCA LUNETTA

Il debuttante romano si è messo in mostra con una grande prestazione e ha sicuramente imparato molto. Da applausi.

5 — DANIEL HOLGADO

Ha perso la prima posizione in campionato ed è mancato nei giri decisivi, a differenza di Alonso. Al Mugello avrà subito l'occasione per rifarsi.



GLI ITALIANI

LUCA LUNETTA
«Un fine settimana fantastico! Fin da venerdì siamo stati competitivi e veloci. Ero fiducioso per la gara e sapevo di poter fare bene: avevo un buon feeling in frenata e ho fatto dei bei sorpassi. Torniamo a casa con una Top 10 che vale tantissimo».

FILIPPO FARIOLI
«Venerdì abbiamo lavorato bene, poi sabato ho dovuto superare la Q1. In gara ho fatto una buona partenza, anche se scattare dietro penalizza sempre. Alla fine sono arrivato secondo del mio gruppo».

STEFANO NEPA
«Gara difficile, dopo venerdì e sabato piuttosto buoni. La velocità espressa nelle prove e in qualifica ha lasciato spazio alle difficoltà nei curvoni. Ho cercato di risalire la china, senza però riuscire a sorpassare».

MATTEO BERTELLE
Dopo buone qualifiche, in gara fatica, venendo assorbito dal gruppone, la diciassettesima posizione non rende merito però al weekend vissuto fin lì.

NICOLA CARRARO
«Partire arretrato ha messo il GP in salita, però, di giro in giro, ho ripreso confidenza in sella, smarrita nella caduta accusata sabato. Peccato per il ritardo iniziale».

RICCARDO ROSSI
«Ho avuto problemi di grip per tutto il weekend. E la caduta in qualifica l'ho pagata a caro prezzo».

POLE POSITION
IVAN ORTOLÁ (KTM)
IN 1'46"749 ALLA MEDIA
DI 157,0 KM/H

POLE POSITION 2023:
IVAN ORTOLÁ (KTM)
IN 1'48"205 ALLA MEDIA
DI 154,9 KM/H

AL VIA

				LIBERE	QUALIFICHE esterno 23°C asfalto 40°C
1	48	Ivan ORTOLÁ	Spagna	1'46"893	1'46"749
2	95	Collin VEIJER	Olanda	1'46"921	1'46"768
3	99	Jose Antonio RUEDA	Spagna	1'46"781	1'47"011
4	72	Taiyo FURUSATO	Giappone	1'47"138	1'47"137
5	6	Ryusei YAMANAKA	Giappone	1'47"446	1'47"178
6	80	DAVID ALONSO	Colombia	1'46"111	1'47"299
7	64	David MUÑOZ	Spagna	1'47"619	1'47"395
8	31	Adrian FERNANDEZ	Spagna	1'47"169	1'47"468
9	96	Daniel HOLGADO	Spagna	1'47"136	1'47"549
10	58	Luca LUNETTA	Italia	1'47"472	1'47"563
11	82	Stefano NEPA	Italia	1'47"004	1'47"564
12	18	Matteo BERTELLE	Italia	1'47"487	1'47"621
13	36	Angel PIQUERAS	Spagna	1'47"277	1'47"645
14	66	Joel KELSO	Australia	1'47"255	1'47"989
15	78	Joel ESTEBAN	Spagna	1'47"282	1'48"039
16	12	Jacob ROULSTONE	Australia	1'47"536	1'48"054
17	22	David ALMANSA	Spagna	1'47"458	1'48"249
18	54	Riccardo ROSSI	Italia	1'47"003	1'47"003*
19	19	Scott OGDEN	G.Bretagna	1'47"536	1'48"557
20	7	Filippo FARIOLI	Italia	1'47"467	1'48"683
21	24	Tatsuki SUZUKI	Giappone	1'47"671	1'48"752
22	5	Tatchakorn BUASRI	Thailandia	1'48"952	1'48"799
23	85	Xabi ZURUTUZA	Spagna	1'47"756	1'48"876
24	55	Noah DETTWILER	Svizzera	1'48"655	1'49"024
25	10	Nicola CARRARO	Italia	1'47"675	1'49"220
26	70	Joshua WHATLEY	G.Bretagna	1'48"571	1'49"406
27	93	Arbi ADITAMA	Indonesia	1'49"254	1'50"528

(*) tempo ottenuto nelle Libere 2

AL TRAGUARDO

1	David ALONSO	CFMoto	in 32'25"084
	83,826 km alla media di 155,1 km/H		
2	Ivan ORTOLÁ	KTM	a 0"242
3	Jose Antonio RUEDA	KTM	a 0"513
4	Collin VEIJER	Husqvarna	a 0"560
5	David MUÑOZ	KTM	a 1"648
6	Daniel HOLGADO	GASGAS	a 3"390
7	Luca LUNETTA	Honda	a 4"791
8	Jacob ROULSTONE	GASGAS	a 7"248
9	Filippo FARIOLI	Honda	a 7"449
10	Adrian FERNANDEZ	Honda	a 7"485
11	Ryusei YAMANAKA	KTM	a 8"058
12	Angel PIQUERAS	Honda	a 8"104
13	Stefano NEPA	KTM	a 8"147
14	Joel ESTEBAN	CFMoto	a 8"160
15	Tatsuki SUZUKI	Husqvarna	a 20"335
16	Scott OGDEN	Honda	a 21"297
17	Matteo BERTELLE	Honda	a 21"359
18	Nicola CARRARO	KTM	a 21"418
19	Xabi ZURUTUZA	KTM	a 22"327
20	Joshua WHATLEY	Honda	a 40"533
21	Noah DETTWILER	KTM	a 40"552
22	Tatchakorn BUASRI	Honda	a 40"600
23	Arbi ADITAMA	Honda	a 46"685
	NON CLASSIFICATI		
	David ALMANSA	Honda	a 6 giri
	Taiyo FURUSATO	Honda	a 13 giri
	Joel KELSO	KTM	a 13 giri
	Riccardo ROSSI	KTM	a 13 giri

GIRI VELOCI

1	Jose Antonio RUEDA	1'46"748
	alla media di 157,0 km/h	
2	David MUÑOZ	1'46"894
3	David ALONSO	1'47"030
4	Ivan ORTOLÁ	1'47"057
5	Collin VEIJER	1'47"105
6	Daniel HOLGADO	1'47"245
7	Luca LUNETTA	1'47"369
8	Ryusei YAMANAKA	1'47"389
9	Taiyo FURUSATO	1'47"488
10	Filippo FARIOLI	1'47"504
11	Tatsuki SUZUKI	1'47"637
12	Adrian FERNANDEZ	1'47"720
13	Jacob ROULSTONE	1'47"722
14	Joel ESTEBAN	1'47"735
15	Angel PIQUERAS	1'47"835
16	Stefano NEPA	1'47"891
17	Joel KELSO	1'47"929
18	Nicola CARRARO	1'48"342
19	Matteo BERTELLE	1'48"359
20	Scott OGDEN	1'48"498
21	David ALMANSA	1'48"504
22	Xabi ZURUTUZA	1'48"598
23	Riccardo ROSSI	1'48"981
24	Tatchakorn BUASRI	1'49"082
25	Joshua WHATLEY	1'49"406
26	Noah DETTWILER	1'49"525
27	Arbi ADITAMA	1'49"646

RECORD PRECEDENTE
Darryn BINDER nel 2021
in 1'48"209 alla media di 154,9 km/h

27 PILOTI AL VIA

18 NUMERO GIRI

21 TEMP. ESTERNA (°C)

22 TEMP. ASFALTO (°C)

CAMPIONATO PILOTI

				10 MARZO QATAR	24 MARZO PORTOGALLO	15 APRILE AMERICHE	28 APRILE SPAGNA	12 MAGGIO FRANCIA	26 MAGGIO CATALUNYA	2 GIUGNO ITALIA	da definire KAZAKHSTAN	30 GIUGNO OLANDA	7 LUGLIO GERMANIA	4 AGOSTO G.BRETAGNA	18 AGOSTO AUSTRIA	1 SETTEMBRE ARAGON	8 SETTEMBRE S. MARINO-RIVIERA	22 SETTEMBRE INDIA	29 SETTEMBRE INDONESIA	6 OTTOBRE GIAPPONE	20 OTTOBRE AUSTRALIA	27 OTTOBRE THAILANDIA	3 NOVEMBRE MALESIA	17 NOVEMBRE C. VALENCIANA	TOTALE
1	DAVID ALONSO	Colombia	CFMoto	25	13	25	5	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	118
2	DANIEL HOLGADO	Spagna	GASGAS	20	25	20	9	20	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	104
3	COLLIN VEIJER	Olanda	Husqvarna	11	10	0	25	16	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75
4	IVAN ORTOLÁ	Spagna	KTM	7	16	0	16	11	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70
5	DAVID MUÑOZ	Spagna	KTM	0	7	11	20	0	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49

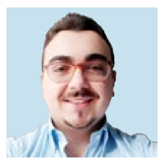
6. JOSE ANTONIO RUEDA 44; 7. JOEL KELSO 42; 8. RYUSEI YAMANAKA 40; 9. ADRIAN FERNANDEZ 37; 10. ANGEL PIQUERAS 36; 11. JOEL ESTEBAN 35; 12. JACOB ROULSTONE 35; 13. TATSUKI SUZUKI 31; 14. STEFANO NEPA 29; 15. TAIYO FURUSATO 18; 16. LUCA LUNETTA 15; 17. NICOLA CARRARO 15; 18. RICCARDO ROSSI 13; 19. FILIPPO FARIOLI 11; 20. MATTEO BERTELLE 8; 21. SCOTT OGDEN 5; 22. XABI ZURUTUZA 3; 23. VICENTE PEREZ 3; 24. NOAH DETTWILER 2; 25. DAVID ALMANSA 2.



di Christian Caramia
Foto Luca Gorini

IL SOGNO DI KEVIN

Con il primo successo iridato, **Zannoni vola in vetta al Mondiale,** approfittando degli errori di Casadei e soprattutto Spinelli, a terra in entrambe le manche. Nella battaglia italiana si inserisce Gutierrez, vincitore in Gara 1



DALLA Francia alla Catalunya, la MotoE ha cambiato completamente faccia. Se l'appuntamento inaugurale di Portimao e quello successivo di Le Mans avevano regalato pressoché lo stesso copione, con Nicholas Spinelli e Mattia Casadei a spartirsi la posta in palio (tre successi l'abruzzese, uno il romagnolo), le gare del Montmeló hanno offerto una sceneggiatura degna di Alfred Hitchcock. Dopo la seconda pole position stagionale del brasiliano Eric Granado – in pista con un casco che ha ripreso i colori di uno dei più grandi interpreti del giro secco della storia, Ayrton Senna, nel trentennale della sua scomparsa – Gara 1 ha regalato subito i colpi di scena. Spinelli, leader del campionato prima di Barcellona e scattato dalla quarta casella, è caduto dopo poche curve, spalancando le porte del primo successo nel Motomondiale a Oscar Gutierrez. Una gioia che vale doppio, perché conquistata nel GP di casa: «*Mi sembra di sognare* – le parole del catalano di Axxis-MSI, alla prima stagione completa in MotoE, poi capace di centrare la piazza d'onore in Gara 2 – *ero già andato a podio a Portimao e Le Mans, ma vincere al Montmeló ha un sapore speciale. I primi giri sono stati complicati perché avevo perso terreno, salvo poi recuperare e sopravanzare i miei avversari nel finale*». Granado e Kevin Zannoni hanno occupato le restanti posizioni da podio davanti a Hector Garzo.

IL ROMAGNOLO dell'Openbank Aspar Team è stato poi capace di gioire in Gara 2. Nella giornata delle prime volte, il due volte campione italiano della Moto3 ha centrato la sua affermazione numero uno nella serie *full electric*, un risultato



LE CLASSIFICHE

GARA 1: 1. Oscar GUTIERREZ 7 giri pari a 32,599 km in 12'44"802 alla media di 153,4 km/h; 2. Eric GRANADO a 0"131; 3. Kevin ZANNONI a 0"414; 4. Hector GARZÓ a 0"792; 5. Alessandro ZACCONE a 1"602; 6. Mattia CASADEI a 2"316; 7. Jordi TORRES a 2"349; 8. Matteo FERRARI a 4"115; 9. Miquel PONS a 6"105; 10. Massimo ROCCOLI a 8"649; 11. Kevin MANFREDI a 8"657; 12. Alessio FINELLO a 8"959; 13. Maria HERRERA a 13"545; 14. Armando PONTONE a 20"516; 15. Andrea MANTOVANI a 1 giro.
Giro più veloce: Oscar GUTIERREZ in 1'48"025 alla media di 155,1 km/h.

GARA 2: 1 . Kevin ZANNONI 7 giri pari a 32,599 km in 12'42"300 alla media di 153,9 km/h; 2. Oscar GUTIERREZ a 0"474; 3. Alessandro ZACCONE a 1"176; 4. Jordi TORRES a 4"157; 5. Hector GARZÓ a 4"334; 6. Lukas TULOVIC a 5"084; 7. Andrea MANTOVANI a 4"536; 8. Matteo FERRARI a 4"669; 9. Miquel PONS a 4"811; 10. Kevin MANFREDI a 7"697; 11. Massimo ROCCOLI a 7"801; 12. Alessio FINELLO a 10"480; 13. Maria HERRERA a 10"939; 14. Chaz DAVIES a 14"215; 15. Armando PONTONE a 14"838.
Giro più veloce: Oscar GUTIERREZ x in 1'48"076 alla media di 155,1 km/h.

IN CAMPIONATO
1. Kevin ZANNONI punti 88; 2. Mattia CASADEI 87; 3. Oscar GUTIERREZ 86; 4. Nicholas SPINELLI 75; 5. Hector GARZÓ 64; 6. Lukas TULOVIC 48; 7. Andrea MANTOVANI 48; 8. Jordi TORRES 46; 9. Alessandro ZACCONE 44; 10. Matteo FERRARI 44; 11. Eric GRANADO 43; 12. Kevin MANFREDI 32; 13. Massimo ROCCOLI 30; 14. Miquel PONS 29; 15. Alessio FINELLO 27; 16. Chaz DAVIES 17; 17. Maria HERRERA 15; 18. Armando PONTONE 13.

Zannoni (a sinistra) e Zaccone (a destra) sono stati grandi protagonisti in Spagna. In basso, tra di loro c'è Gutierrez (99).





che Zannoni ha ottenuto al culmine di un ultimo giro al cardiopalma. Caratterizzato da sorpassi millimetrici, su tutti quello decisivo compiuto all'inizio del passaggio conclusivo su Gutierrez, e da staccate al limite tali da scomporre l'equilibrio della Ducati V21L numero 21. «*Vincere una gara nel contesto iridato è sempre stato un sogno che io e tutta la mia famiglia desideravamo coronare fin da quando ero bambino*» le parole del ventitreenne. «*Ho attraversato momenti difficili, ma adesso inizia a girare tutto nel verso giusto*».
Parole confermate dalla classifica generale, dove proprio Zannoni ha conquistato la leadership a quota 88 punti, una lunghezza davanti al campione in carica Casadei, sesto nella prima manche e caduto nella seconda al pari di Spinelli, e con due di vantaggio su Gutierrez.

SE IL PIAZZAMENTO ai margini della Top 5 nella contesa inaugurale ha salvato parzialmente il bilancio di Casadei, la doppia battuta d'arresto del pilota Tech3 E-Racing rischia di essere pesante in ottica iridata, dove Spinelli conta tre vittorie ma altrettanti ritiri che lo fanno scivolare a -13. «*È stato un weekend terribile, voglio chiedere scusa alla squadra* – il commento di Nicholas – *non ho concretizzato la velocità mostrata in prova, dove ho perso la pole position a causa di un errore. Purtroppo non è andata meglio sulla lunga distanza. Spero di rifarmi al Mugello*» ha concluso Spinelli pensando già al prossimo GP Italia, dove sia lui che Casadei sono chiamati a una prestazione in cui servirà mescolare discernimento e determinazione per non perdere ulteriore terreno in campionato.
A sorridere al termine del weekend catalano è stato anche Alessandro Zaccone, quinto in Gara 1 e medaglia di bronzo in Gara 2 davanti al bi-campione Jordi Torres, con Andrea Mantovani, Kevin Manfredi, Matteo Ferrari e Massimo Roccoli capaci di prestazioni da Top 10. MS

BEN OLTRE IL BUSINESS

Il Team Pramac e il title sponsor Prima hanno rinnovato l'accordo fino al 2027. Il CEO Ottathycal: «Siamo felici di questa unione, che il pubblico riconosce come un sodalizio di valore. La MotoGP è una scelta naturale, le moto sono una componente rilevante della nostra attività e, accanto a popolarità e visibilità, c'è anche tanta passione»

Foto Luca Gorini

C'È QUASI un angolo di box della MotoGP nel palazzo in cui ha sede Prima Assicurazioni, in Piazzale Loreto a Milano. È l'ufficio del CEO George Ottathycal, nel quale sono ben visibili alcuni ricordi dei successi vissuti al fianco di Paolo Campinoti, patron del Team Prima Pramac Racing, di cui l'azienda italiana è title sponsor dal 2022. Un accordo da poco rinnovato per altre tre stagioni, fino al 2027, in un evento che ha aperto il GP Catalunya, giovedì scorso a Barcellona. Le moto qui sono una vera passione, non soltanto un'importante iniziativa di comunicazione. «*Cerco di essere presente a più gare possibili*» spiega Ottathycal, entusiasta come un tifoso, per i risultati che Prima Pramac sta ottenendo da quando è nata l'alleanza con il team toscano.



Sopra, Paolo Campinoti, patron del Team Pramac, Jorge Martin, leader del Mondiale, e George Ottathycal, CEO di Prima Assicurazioni.

LO SCORSO ANNO Prima Pramac ha vinto il campionato del Mondo per team, prima volta nella storia per una squadra indipendente, e Jorge Martin si è giocato fino all'ultimo il Mondiale piloti: vi aspettavate di competere già al top?

«Quando annunciammo il nostro ingresso in MotoGP come title sponsor del Team Pramac Racing, nel 2022, sapevamo di aver scelto una squadra estremamente competitiva, e sapevamo come Martin fosse uno dei piloti più forti della classe regina. Con Paolo (Campinoti) e tutta la squadra si è poi creata subito una sintonia speciale, umana e professionale, che ha reso la collaborazione con loro davvero semplice, naturale. I primi due anni insieme sono stati pieni di emozioni e di successi, questa terza stagione è ancora più avvincente. Siamo felici di questa unione, che il pubblico riconosce

come un sodalizio di valore, vincente e convincente, tra due realtà che fanno bene nei rispettivi business e oggi, insieme, in uno degli sport più competitivi al Mondo».

Con Martin in testa al Mondiale, quest'anno potrebbe arrivare anche un clamoroso campionato del Mondo piloti: credete nel titolo?

«Per scaramanzia non rispondo... Certo, le cose stanno andando bene e spero che continuino così. La stagione è ancora lunga. Per ora ci godiamo i risultati. È indispensabile pensare una gara alla volta, siamo persone pragmatiche, è una delle caratteristiche che abbiamo in comune con il Team Pramac. Siamo ovviamente felici della popolarità che il brand Prima sta acquisendo grazie alle performance della squadra e dei suoi piloti, per tutta l'azienda è un motivo di grande orgoglio. Ci stiamo godendo questo bel momento».

PERCHÉ avete scelto di investire nella MotoGP?

«Definirei quella della MotoGP come una scelta naturale. Le moto rappresentano innanzitutto una componente rilevante del nostro business: circa un motociclista su dieci in Italia è assicurato con noi, si tratta di circa 400mila moto. La MotoGP è poi una piattaforma strategica con cui sosteniamo il brand Prima Assicurazioni in termini di popolarità verso il grande pubblico, che ci segue e ci sceglie anche grazie alla visibilità e alle iniziative che costruiamo attraverso questa sponsorizzazione. Da ultimo, la presenza globale di uno sport funzionale al nostro piano di sviluppo internazionale, e che oggi vede Prima Assicurazioni presente in due Paesi chiave come Spagna e Gran Bretagna. E poi la passione, certo. Quella non manca».



Avete altre sponsorizzazioni simili?

«I motori, a due e quattro ruote, sono al centro della nostra offerta di prodotto: da qui la scelta di comunicare attraverso sponsorizzazioni coerenti, in linea anche con il concetto di velocità che ha contraddistinto la nostra azione, la crescita del brand Prima, fin dall'inizio, di cui siamo molto orgogliosi. Oltre all'alleanza con il Team Pramac Racing, Prima Assicurazioni è title sponsor del Team Ghinzani, che corre da anni, con successo, nella Porsche Carrera Cup, ed è al fianco della campionessa di Rally Rachele Somaschini».

Il Team Prima Pramac, che quest'anno schiera Jorge Martin e Franco Morbidelli, è campione in carica del Mondiale a squadre.

COSA PENSA dell'acquisto della MotoGP da parte dei proprietari della Formula 1, Liberty Media?

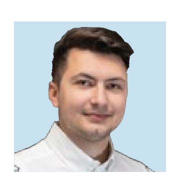
«Siamo entrati in MotoGP con la Dorna, che ha fatto un lavoro straordinario nel costruire valore intorno a uno sport che, come accade anche in altre discipline, vive di grandi rivalità o degli exploit di atleti eccezionali, che con la loro presenza segnano decenni interi. Allo stesso tempo, però, pensiamo che il passaggio a Liberty Media rappresenti un'ulteriore possibilità di sviluppo per questo sport, analogamente a quanto è stato fatto con la F1».

Quindi il prossimo passo per Prima sarà una sponsorizzazione in Formula 1?

«Per il momento siamo concentrati sulla MotoGP e sul fare bene con Prima Pramac in questo Mondiale. La F1 non è sul tavolo. Tuttavia, siamo appassionati di motori, quindi, in futuro, chissà...». MS

SENZA CONFINI

di Alessandro Di Moro – Foto GP Agency



CAMPAGNANO – Guardando soltanto i risultati finali, si potrebbe pensare a due gare scontate. Tuttavia, quelle della classe Superbike all'Autodromo Piero Taruffi di Vallelunga sono state ben più incerte e ricche di colpi di scena rispetto a quanto non dicano le classifiche, seppur con la certezza di un Michele Pirro che non ha soltanto firmato la doppietta in sella alla Ducati Panigale V4 R del Team Barni Spark Racing, ma che resta anche a punteggio pieno dopo le prime quattro gare del Campionato Italiano Velocità 2024. Fattori a cui si aggiunge la conferma della wild card mondiale in Superbike per il round di Misano di metà giugno, vista l'impossibilità di effettuarle in MotoGP in virtù delle concessioni non concesse alla Ducati. «*Il nuovo regolamento della MotoGP non mi permette di effettuare wild card, ma ripiegherò sulla Superbike, visto che alla fine è sempre bello mettersi alla prova in un campionato mondiale. Sarà certamente un'esperienza interessante*» ha detto Michele dopo la doppietta nel CIV a Vallelunga. «*Conosco già molto bene la Panigale visto che la uso qui nell'Italiano e ho già provato anche*

Pirro firma un'altra doppietta e, con 100 punti dopo due weekend, vede il decimo titolo sempre più alla portata. Il tester Ducati anticiperà la tappa dell'Italiano al Mugello correndo nel mondiale SBK a Misano

ALL'INTERNO

- **Pirro fa nuovamente doppietta: il decimo titolo è più vicino**
- **Dalla Porta e Stirpe, che show nella Supersport!**
- **Ruda cala il poker: lo spagnolo prende il volo nella Moto3**
- **Borrelli risale la corrente: è il nuovo leader della PreMoto3**



Michele Pirro (51) con la corona d'alloro, storicamente consegnata a Vallelunga a ogni vincitore dal Gentlemen's Motor Club.

quella in configurazione SBK in alcuni test, perciò arriverò preparato e carico dopo questa fantastica doppietta».

SUL CIRCUITO alle porte di Roma, la prima manche si è svolta in due parti visto che una brutta caduta di Alberto Butti – fortunatamente senza particolari conseguenze fisiche – ha portato all'esposizione della bandiera rossa. Una volta ripartiti, il grande protagonista è stato Roberto Mercandelli, autore di uno spunto pazzesco che gli ha permesso di portarsi al comando, per poi tenere la leadership per buona parte della contesa. Alle sue spalle, però, Michele Pirro dopo uno scatto non facile è riuscito a farsi strada fino al secondo posto, per poi sferrare l'attacco decisivo alla Variante prima della curva Roma nel corso del penultimo giro. Una prodezza che gli ha permesso di salire sul gradino più alto del podio, al termine di un confronto Barni-Broncos che ha chiaramente riportato alla memoria i numerosi testa a testa tra lo stesso Pirro e il campione uscente Lorenzo Zanetti. «*Ammetto che pensavo di poter cogliere il primo successo in Superbike, perché dopo un ottimo scatto ho imposto il mio ritmo restando in testa per buona parte della gara*» ha spiegato Mercandelli, comunque soddisfatto. «*Quando Pirro*

Luca Bernardi (19) e Roberto Mercandelli (93) hanno conquistato due secondi posti. Con loro, in queste foto, Saltarelli (73) e Russo (84).





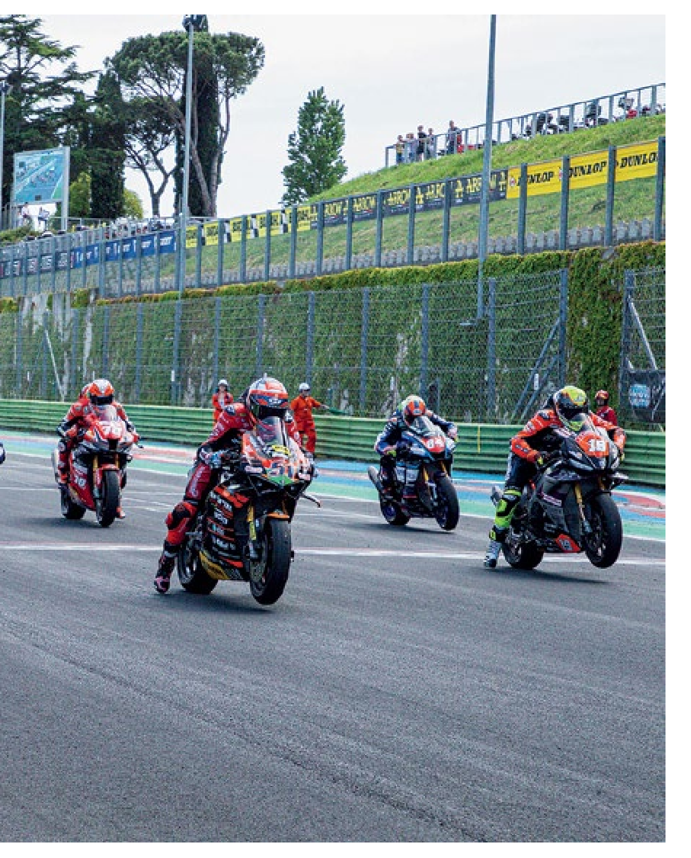


mi ha superato, ho provato a rispondere dopo poche curve, ma sono arrivato leggermente lungo e mi sono dovuto accontentare della seconda posizione, che è comunque un fantastico risultato visto che sono pur sempre un rookie in questa categoria».

ANCHE alle spalle dei primi due la lotta è stata decisamente serrata, con Alessandro Delbianco – autore anche della Motosprint Pole Position – capace di avere la meglio su Luca Bernardi nelle battute conclusive con un sorpasso simile a quello effettuato da Pirro su Mercandelli, anche se entrambi hanno perso troppo terreno rispetto ai primi non riuscendo a inserirsi nella bagarre



in basso, una partenza della SBK. A destra, Cavalieri, terzo in Gara 2 e, più sotto, il podio di Gara 1.







per il gradino più alto del podio. L'andamento di Gara 2 è stato decisamente più lineare visto che Michele Pirro è partito nel migliore dei modi conquistando immediatamente la testa per poi gestire la situazione con un ritmo insostenibile per tutti, che ha permesso al pugliese di centrare la quarta vittoria in quattro gare, avvicinandosi così al traguardo dei dieci titoli italiani.

L'unico che, almeno in parte, ha provato a tenere il passo del leader è stato Delbianco, che dopo essersi ritrovato a lottare nuovamente con Bernardi, è però caduto perdendo parecchio terreno. Il portacolori DMR Racing Yamaha è comunque riuscito a limitare i danni tornando in pista e chiudendo ottavo, ma i punti lasciati per strada tra Misano e Vallelunga – specialmente contro questo Pirro – potrebbero rivelarsi pesanti in ottica campionato.

Il campionato sorride invece al costante Samuele Cavalieri, terzo in Gara 2 alla guida dell'Aprilia RSV4 del Team Revo-Nuova M2 Racing alle spalle del compagno di squadra Bernardi e, soprattutto, ora secondo in classifica. Nuovamente positiva anche la prestazione di Mercandelli, quarto a precedere Simone Saltarelli, mentre è stato decisamente più complicato il fine settimana di Luca Vitali, sesto in Gara 1 e a terra in Gara 2. Un peccato, per un protagonista delle passate stagioni, ma nel round di casa della Scuderia Improve, al Mugello, il pilota Honda cercherà il riscatto.

INFINE, una menzione per la wild card del round romano, Alvaro Diaz, campione del Mondo della Supersport 300 nel 2022 e ora impegnato nella Dunlop Cup. Nonostante le due cadute in gara, lo spagnolo ha mostrato un potenziale importante, girando addirittura in 1'37"3 in gara, più lento soltanto di Michele Pirro, affacciandosi costantemente nelle prime cinque posizioni. Un debutto tutto sommato incoraggiante per un pilota che punta a tornare quanto prima nell'ambito internazionale e che ha avuto modo di confrontarsi con veri e propri specialisti delle 1000. MS

Davide Stirpe (63), Luca Ottaviani (111) e Alessandro Sciarretta (231), insieme a Lorenzo Dalla Porta (19) e Andrea Giombini (32), sono stati protagonisti del round "Corriere dello Sport Roma Vallelunga" nella Supersport.

RINASCITE E... AUTOGOL

Stirpe si aggiudica Gara 2 della Supersport, mettendo fine a un periodo complicato. **Si riscatta anche Borrelli**, dominatore della PreMoto3. Nella Moto3, Bartolini perde i duelli con Ruda a causa di un problema tecnico e di un Long Lap penalty effettuato per errore

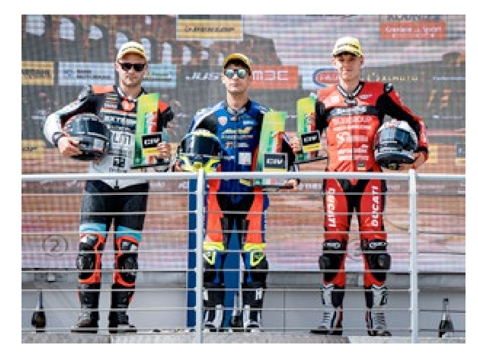
di Alessandro Di Moro – Foto GP Agency



CAMPAGNANO – Presentato come quello dei "gladiatori", il round di Vallelunga del Campionato Italiano Velocità ha tenuto fede alle attese, in particolare per quanto riguarda la Supersport Next Generation. Nonostante l'assenza di un grande protagonista come Andrea Mantovani, leader dopo Misano ma impegnato nel mondiale MotoE, il trionfo "nell'arena" intitolata alla memoria di Piero Taruffi è stato di Lorenzo Dalla Porta e Davide Stirpe. Quest'ultimo ha infiammato il pubblico romano, che ha colorato la tribuna centrale, tra cori e fumogeni in suo onore.
Per Dalla Porta il fine settimana è stato però a due facce: da un lato, la giornata di sabato è stata pressoché perfetta per il campione del mondo Moto3 del 2019, con la conquista della Motosprint Pole Position e la successiva vittoria nella prima manche davanti a Luca Ottaviani e ad Andrea Giombini, mentre la domenica si è purtroppo conclusa con una caduta dopo essere partito dalla pit lane, nel tentativo di recuperare posizioni nella classe più affollata.
La manche domenicale ha sorriso a Stirpe, seppur in maniera non lineare. A transitare per primo sotto la bandiera a scacchi è stato infatti Luca Ottaviani, al quale però sono stati aggiunti tre secondi al tempo finale di gara per via del superamento dei limiti del tracciato. La penalità ha relegato il pilota MV al terzo posto, alle spalle anche di Alessandro Sciarretta. Proprio quest'ultimo, così come "Otta", prima del prossimo round avrà anche un impegno internazionale visto che sarà al via del round di Misano del mondiale Supersport, mentre Stirpe – già bi-campione della categoria e sportivamente rinato con i colori del Garage 51 di Michele Pirro – ha messo la proverbiale ciliegina sulla torta al proprio weekend conquistando anche la tabella tricolore, riservata al leader del campionato. «*Vallelunga è sempre stata un posto speciale per me, ma questa volta ancora di più, visto che ho posto fine a un periodo tra i più difficili della mia carriera*» ha raccontato Stirpe con discernimento. «*Quando sei abituato a vincere e poi per due anni non ci riesci più, inizi a metterti in discussione e a non credere più al 100% nelle tue capacità, ma grazie a Michele Pirro e al Garage 51 sono rinato e ora sono*







Protagonista del weekend della Moto3 è stato Ruda (69), due volte vincitore. Sul podio delle due manche gli stessi Bartolini (23), Lolli (29) e Michielon (21).



davvero felice. Spero che questo weekend rappresenti un nuovo inizio per me».

NELLA MOTO3, il gladiatore che ha conquistato l'arena di Vallelunga è stato lo spagnolo Marcos Ruda. Nonostante una qualifica da record da parte di Elia Bartolini, infatti, l'iberico del Team GP Project 2WheelsPoliTO Factory Racing ha conquistato la seconda doppietta stagionale, restando a punteggio pieno dopo le prime quattro manche. Anche in questo caso, le due corse sono state diametralmente opposte, seppur con il medesimo epilogo.

Gara 1 ha vissuto presto un grande colpo di scena, visto che dopo soli cinque giri un problema tecnico ha costretto Bartolini ad alzare bandiera bianca, spianando la strada al diretto rivale Ruda, vincitore con ampio margine su Cristian Lolli ed Erik Michielon, tornato immediatamente sul podio dopo l'infortunio patito nell'appuntamento inaugurale di Misano.

Gara 2 è stata più movimentata, visto che dopo una partenza pressoché perfetta sia Ruda che Bartolini sono riusciti a fare la differenza sul resto della griglia dando poi vita a un'intensa battaglia per il gradino più alto del podio. Il colpo di scena è arrivato però quando Elia ha ricevuto un warning per via del superamento dei limiti del tracciato, un avvertimento che a causa di un fraintendimento nella comunicazione con il team si è trasformato in un Long Lap penalty effettuato indebitamente da Bartolini. Un inconveniente che ha di fatto precluso a Elia la possibilità di lottare fino alla fine con Ruda, che al contrario non soltanto non ha commesso sbavature, ma ha anche girato in 1'41"7, firmando il nuovo record in gara, battendo quello di Vicente Perez Selfa dello scorso anno.







Inquadrando il QR code con lo smartphone, potrete guardare tutte le foto più belle del CIV su WWW.MOTOSPRINT.IT





Con lo spagnolo e Bartolini è salito sul podio anche il "solito" Cristian Lolli, ormai vera e propria terza forza della categoria, bravo ad avere la meglio su Pierfrancesco Venturini ed Edoardo Liguori.
Da segnalare inoltre la brutta caduta in Gara 1 di Daniel Da Lio, che dopo un high side è stato colpito alla gamba da Vittorio Volpato. Un momento da fiato sospeso, che fortunatamente si è concluso soltanto con una brutta botta che comunque non ha permesso a Daniel di prendere parte alla seconda manche: il giovane pilota si è arreso dopo il giro di allineamento.

TRA I GIOVANISSIMI talenti della PreMoto3, il protagonista indiscusso è stato un imbattibile Cristian Borrelli, che in sella alla Honda NSF250R del Team Buccimoto Factory ha vissuto un round capitolino in cui ha ottenuto il massimo, firmando sia la pole che la vittoria in entrambe le gare di quello che da quest'anno è diventato un monomarca Honda. Borrelli ha riscattato il mezzo passo falso di Misano, ma per lui non si è trattato di un fine settimana semplice, visto che ha dovuto fare i conti con avversari davvero agguerriti. In Gara 1, sul secondo e sul terzo gradino del



In alto da sinistra, Borrelli (7) davanti a Galiuto (47), Gabarrini (81) e Barbagallo (69) nella PreMoto3. A destra, Savino (31), secondo in Gara 1 ma autore di una scivolata all'uscita del Tornantino in Gara 2 (sopra).

podio hanno chiuso rispettivamente Edoardo Savino e Gionata Barbagallo – nuovo leader della classifica davanti a "Borrellino" – mentre in Gara 2 alle spalle del cremasco sono arrivati Martin Alberto Galiuto e Matteo Gabarrini, quest'ultimo pilota della VR46 Riders Academy, finalmente a podio dopo un inizio di 2024 in cui i problemi fisici l'avevano rallentato sia nel CIV che nella European Talent Cup.

DULCIS in fondo, parlando di una Supersport 300 orfana del dominatore di Misano, Kevin Sabatucci (a causa dell'infortunio al femore rimediato nel Mondiale ad Assen), a chiudere davanti a tutti sono stati Emanuele Cazzaniga ed Alfonso Coppola.
Il trionfo di Cazzaniga ha avuto un significato particolare e... calcistico: il pilota del Team Racestar Yamaha, grande tifoso del Milan, ha gareggiato con una livrea speciale con i colori dell'Inter come "punizione" decisa dal team manager Gabriele Todde per le due cadute in gara rimediate a Misano. Una scelta che si è rivelata vincente, anche se il numero 4 non è poi riuscito a ripetersi in Gara 2, dove ha chiuso quarto. Dal prossimo round tornerà alla sua colorazione standard, sperando di non dover più portare in pista il logo della squadra rivale per antonomasia.
Gara 2 ha invece visto Alfonso Coppola centrare la prima vittoria stagionale alla guida della Kawasaki Ninja 400 del Box Pedercini. Il vice campione del Mondo 2017 è riuscito a battere Guido Fina e il sudafricano Chris Wright, ampliando così la propria leadership a ben 32 lunghezze di margine sullo stesso Fina. Un divario importante, che "Foffy" cercherà di confermare nel prossimo appuntamento in programma a fine giugno al Mugello, dove certamente non mancherà la battaglia. MS



Sopra, Coppola (15) comanda il gruppo in una Gara 2 della Supersport 300 al termine della quale sarà il vincitore. Gara 1, invece è andata a Cazzaniga (4). Nel weekend hanno chiuso sul podio anche Fina (9) e Wright (77).





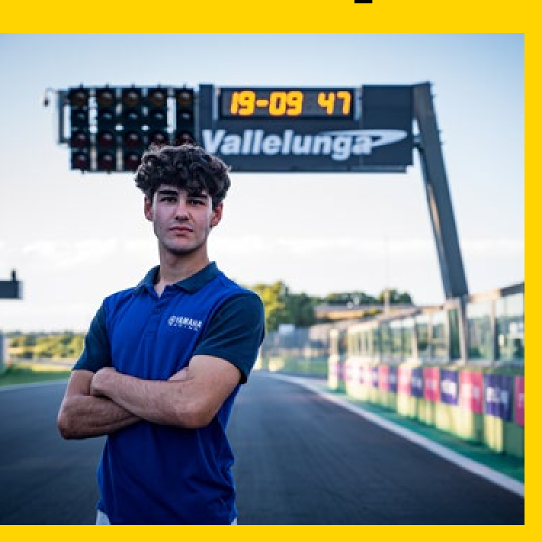
MOTOSPRINT POLE POSITION DA RECORD!

Numerosi record sul giro ritoccati grazie anche alle nuove gomme: crono straordinari per Dalla Porta, Bartolini e Borrelli



A VALLELUNGA crollano i record nelle qualifiche del Dunlop CIV. Lorenzo Dalla Porta (**sopra**) sigla il nuovo riferimento nella classe Supersport NG, battuto anche nella Moto3 con Elia Bartolini che si prende la Motosprint Pole Position, così come nella PreMoto3, dove il nuovo recordman diventa Cristian Borrelli. In SBK la pole va ad Alessandro Delbianco, mentre in Supersport 300 è nuovamente Emanuele Cazzaniga a far segnare il miglior tempo.

Diaz, wild card coronata per la SBK



WILD CARD di primissimo livello nel Dunlop CIV Superbike con Alvaro Diaz, campione del Mondo classe SSP300 nel 2022, che prende parte al round di Vallelunga. Dopo aver vinto le prime due gare della Dunlop Cup 1000, Diaz insieme al Team Motoxracing si cimenta nella tappa del CIV Superbike, dove nonostante la competitività non raccoglie glorie, a causa di due scivolate.

IN BREVE

PREMOTO3 PIÙ INTERNAZIONALE CON WENZEL E URLASS

ANCHE la classe PreMoto3 conta due wild card di livello internazionale: sfruttando il nuovo monomarca Honda NSF250R, le stesse moto utilizzate nelle "Talent Cup", al via si presentano anche Thias Wenzel e Anina Urlass. La coppia di piloti tedeschi dimostra un rapido adattamento al circuito romano tanto che Wenzel in Gara 1 termina in sesta posizione, due piazzamenti a punti invece per Urlass.



IN BREVE

IL TIFO DA STADIO PER STIRPE

IL "PIERO TARUFFI" è il circuito di casa di diversi piloti romani che animano il paddock del Dunlop CIV, uno su tutti Davide Stirpe. Il due volte campione italiano viene supportato nella tappa di casa da un foltissimo gruppo di tifosi, con striscioni e fumogeni sulla tribuna dell'Autodromo di Vallelunga. Il pilota Garage 51 Barni ripaga l'affetto dei suoi tifosi con la vittoria in Gara 2 della Supersport NG.



I NUMERI

Tre nuovi leader: Stirpe, Coppola e Barbagallo

Superbike

Sabato: 1. **Pirro** (Ducati) 9 giri pari a 36,990 km in 14'39"872 alla media di 151,345 km/h; 2. **Mercandelli** (Ducati) a 1"242; 3. **Delbianco** (Yamaha) a 1"910; 4. **Bernardi** (Aprilia) a 1"964; 5. **Cavalieri** (Aprilia) a 6"104; 6. **Vitali** (Honda) a 9"171; 7. **Russo** (Yamaha) a 16"228; 8. **Gabellini** (Bmw) a 16"348; 9. **Ioverno** (Bmw) a 22"013; 10. **Zinni** (Bmw) a 25"679; 11. **Ferroni** (Honda) a 30"655; 12. **Sconza** (Bmw) a 40"000; 13. **Saltarelli** (Honda) a 3 giri.

Giro più veloce: Pirro in 1'36"706 alla media di 153,000 km/h.

Domenica: 1. **Pirro** (Ducati) 16 giri pari a 65,760 km in 26'07"712 alla media di 151,007 km/h; 2. **Bernardi** (Aprilia) a 4"766; 3. **Cavalieri** (Aprilia) a 7"311; 4. **Mercandelli** (Ducati) a 10"168; 5. **Saltarelli** (Honda) a 16"459; 6. **Russo** (Yamaha) a 18"608; 7. **Gabellini** (Bmw) a 23"642; 8. **Delbianco** (Yamaha) a 43"845; 9. **Ioverno** (Bmw) a 50"074; 10. **Ferroni** (Honda) a 1'00"549; 11. **Sconza** (Bmw) a 1'01"851; 12. **Zinni** (Bmw) a 1 giro.

Giro più veloce: Pirro in 1'37"275 alla media di 152,105 km/h.

IN CAMPIONATO: 1. **Pirro** punti 100; 2. **Cavalieri** 60; 3. **Delbianco** 53; 4. **Bernardi** 49; 5. **Mercandelli** 49; 6. **Gabellini** 40; 7. **Saltarelli** 36; 8. **Russo** 32; 9. **Vitali** 29; 10. **Ferroni** 24; 11. **Sconza** 21; 12. **Ioverno** 20; 13. **Zinni** 19; 14. **Manfredi** 7; 15. **Butti** 3.

Supersport 600 NG

Sabato: 1. **Dalla Porta** (Yamaha) 15 giri pari a 61,650 km in 24'56"314 alla media di 148,324 km/h; 2. **Ottaviani** (MV Agusta) a 4"094; 3. **Giombini** (Ducati) a 4"/62; 4. **Valtulini** (Yamaha) a 7"486; 5. **Stirpe** (Ducati) a 7"870; 6. **Sciarretta** (Ducati) a 7"969; 7. **Saltarelli** (Ducati) a 8"784; 8. **Taccini** (Ducati) a 9"943; 9. **Bussolotti** (Ducati) a 14"450; 10. **Tonassi** (Ducati) a 14"858; 11. **Santoro** (Kawasaki) a 20"040; 12. **Castellini** (MV Agusta) a 20"260; 13. **Aquilano** (Ducati) a 26"002; 14. **Prioli** (Yamaha) a 26"769; 15. **Farinelli** (Kawasaki) a 26"873; 16. **Miceli** (Ducati) a 28"873; 17. **Tucci** (Ducati) a 29"254; 18. **Fusco** (MV Agusta) a 32"859; 19. **Carnevali** (Honda) a 33"349; 20. **Vocino** (Ducati) a 32"915; 21. **D'Onofrio** (Yamaha) a 37"946; 22. **Kawasaki** (Yamaha) a 39"937; 23. **Fruscione** (Ducati) a 4£"507; 24. **Mastroluca** (Yamaha) a 44"559; 25. **Sorrentino** (Yamaha) a 45"846; 26. **Palladino** (Ducati) a 48"193; 27. **Abe** (Yamaha) a 50"304; 28. **Crump** (Ducati) a 50"322; 29. **Pusceddu** (Ducati) a 50"595; 30. **Ripamonti** (Yamaha) a 55"858; 31. **Frappola** (Kawasaki) a 58"876.

Giro più veloce: Dalla Porta in 1'39"177 alla media di 149,188 km/h.

Domenica: 1. **Stirpe** (Ducati) 16 giri pari a 65,760 km in 26'43"162 alla media di 147,668 km/h; 2. **Sciarretta** (Ducati) a 0"392; 3. **Ottaviani** (MV Agusta) a 2"619; 4. **Valtulini** (Yamaha) a 4"133; 5. **Taccini** (Ducati) a 7"260; 6. **Saltarelli** (Ducati) a 10"490; 7. **Tonassi** (Ducati) a 13"357; 8. **Castellini** (MV Agusta) a 15"962; 9. **Pusceddu** (Ducati) a 17"812; 10. **Farinelli** (Kawasaki) a 17"878; 11. **D'Onofrio** (Yamaha) a 21"838; 12. **Miceli** (Ducati) a 21"849; 13. **Bussolotti** (Ducati) a 24"206; 14. **Carnevali** (Honda) a 24"935; 15. **Prioli** (Yamaha) a 25"935; 16. **Santoro** (Kawasaki) a 29"050; 17. **Fusco** (MV Agusta) a 36"970; 18. **Kawasaki** (Yamaha) a 37"138; 19. **Tucci** (Ducati) a 37"402; 20. **Mastroluca** (Yamaha) a 37"543; 21. **Sorrentino** (Yamaha) a 37"851; 22. **Aquilano** (Ducati) a 38"902; 23. **Fuligni** (Yamaha) a 39"616; 24. **Fruscione** (Ducati) a 43"116; 25. **Crump** (Ducati) a 44"662; 26. **Palladino** (Ducati) a 48"788; 27. **Frappola** (Kawasaki) a 50"114; 28. **Ripamonti** (Yamaha) a 57"258; 29. **Devundara** (Yamaha) a 1'16"034.

Giro più veloce: Dalla Porta in 1'39"020 alla media di 149,424 km/h.

IN CAMPIONATO: 1. **Stirpe** punti 72; 2. **Ottaviani** 61; 3. **Giombini** 49; 4. **Sciarretta** 49; 5. **Taccini** 42; 6. **Mantovani** 41; 7. **Valtulini** 37; 8. **Dalla** Porta 34; 9. **Bussolotti** 24; 10. **Saltarelli** 21; 11. **Fuligni** 16; 12. **Tonassi** 16; 13. **Pontone** 14; 14. **Castellini** 12; 15. **Montella** 12; 16. **Pusceddu** 9; 17. **Prioli** 9; 18. **D'Onofrio** 8; 19. **Farinelli** 7; 20. **Tucci** 6; 21. **Santoro** 5; 22. **Miceli** 4; 23. **Canducci** 4; 24. **Aquilano** 3; 25. **Mora** 3; 26. **Carnevali** 2.

Moto3

Sabato: 1. **Ruda** (2WheelsPoliTo) 14 giri pari a 57,540 km in 24'15"640 alla media di 147,734 km/h; 2. **Lolli** (BeOn) a 11"488; 3. **Michielon** (BeOn) a 11"590; 4. **Liguori** (BeOn) a 11"657; 5. **Andrenacci** (BeOn) a 11"973; 6. **Amadori** (BeOn) a 25"598; 7. **Sponga** (BeOn) a 29"320; 8. **Baldi** (Brevo) a 30"302.

Giro più veloce: Bartolini in 1'42"563 alla media di 144,263 km/h.

Domenica: 1. **Ruda** (2WheelsPoliTo) 14 giri pari a 57,540 km in 24'02"309 alla media di 147,059 km/h; 2. **Bartolini** (-) a 6"464; 3. **Lolli** (BeOn) a 27"256; 4. **Venturini** (BeOn) a 27"321; 5. **Liguori** (BeOn) a 27"517; 6. **Baldi** (Brevo) a 27"782; 7. **Michielon** (BeOn) a 28"836; 8. **Andrenacci** (BeOn) a 28"837; 9. **Casalboni** (BeOn) a 42"187; 10. **Sponga** (BeOn) a 42"484; 11. **Volpato** (BucciMoto) a 42"659; 12. **Amadori** (BeOn) a 43"587; 13. **Villani** (Honda) a 54"357.

Giro più veloce: Ruda in 1'41"739 alla media di 145,431 km/h.

IN CAMPIONATO: 1. **Ruda** punti 100; 2. **Lolli** 68; 3. **Bartolini** 60; 4. **Sponga** 34; 5. **Amadori** 32; 6. **Andrenacci** 30; 7. **Baldi** 30; 8. **Villani** 29; 9. **Michielon** 28; 10. **Liguori** 24; 11. **Casalboni** 22; 12. **Venturini** 21; 13. **Da Lio** 10; 14. **Millan Gomez** 7; 15. **Volpato** 5; 16. **Galloni** 5.

PreMoto3

Sabato: 1. **Borrelli** 12 giri pari a 49,320 km in 21'41"647 alla media di 136,406 km/h; 2. **Savino** a 0"078; 3. **Barbagallo** a 0"751; 4. **Pritelli** a 9"396; 5. **Galiuto** a 9"413; 6. **Wenzel** a 22"894; 7. **Orlandi** a 24"839; 8. **Aguilar Carballo** a 24"847; 9. **Martinazzi** a 24"878; 10. **Mottola** a 25"048; 11. **Giuliani** a 25"696; 12. **Monti** a 31"544; 13. **Cancellieri** a 32"893; 14. **Panero** a 33"447; 15. **Urlass** a 38"003; 16. **Gabarrini** a 39"085; 17. **Iorio** a 46"312.

Giro più veloce: Savino in 1'47"026 alla media di 138,247 km/h.

Domenica: 1. **Borrelli** 12 giri pari a 49,320 km in 21'50"263 alla media di 135,509 km/h; 2. **Galiuto** a 0"088; 3. **Gabarrini** a 0"220; 4. **Barbagallo** a 0"683; 5. **Aguilar Carballo** a 18"596; 6. **Giuliani** a 20"808; 7. **Pritelli** a 25"198; 8. **Orlandi** a 27"050; 9. **Panero** a 27"088; 10. **Cancellieri** a 28"507; 11. **Iorio** a 28"885; 12. **Urlass** a 29"523; 13. **Da Dalt** a 46"702.

Giro più veloce: Savino in 1'47"885 alla media di 137,146 km/h.

IN CAMPIONATO: 1. **Barbagallo** punti 60; 2. **Borrelli** 57; 3. **Galiuto** 51; 4. **Pritelli** 48; 5. **Agostinelli** 38; 6. **Savino** 36; 7. **Giuliani** 30; 8. **Martinazzi** 26; 9. **Gonzalez Perez** 25; 10. **Mottola** 23; 11. **Orlandi** 23; 12. **Aguilar Carballo** 19; 13. **Shedden** 19; 14. **Panero** 18; 15. **Gabarrini** 16; 16. **Wenzel** 10; 17. **Da Dalt** 10; 18. **Cancellieri** 9; 19. **Monti** 9; 20. **Iorio** 8; 21. **Di Napoli** 7; 22. **Urlass** 5; 23. **Mora Ciucur** 4; 24. **Dal Bosco** 3.

Supersport 300

Sabato: 1. **Cazzaniga** (Yamaha) 12 giri pari a 49,320 km in 22'25"208 alla media di 131,989 km/h; 2. **Coppola** (Kawasaki) a 0"396; 3. **Fina** (Kawasaki) a 0"614; 4. **Zannoni** (Kawasaki) a 0"723; 5. **Plazzi** (Kawasaki) a 0"849; 6. **Wright** (Kawasaki) a 2"740; 7. **Germano** (Kawasaki) a 2"894; 8. **Goncalves Alonzo** (Kawasaki) a 10"498; 9. **Chiarena** (Yamaha) a 25"254; 10. **Bollani** (Yamaha) a 25"596; 11. **Truoiolo** (Yamaha) a 25"817; 12. **Cervioni** (Kawasaki) a 26"059; 13. **Iannazzo** (Kawasaki) a 58"531; 14. **Zanellato** (Kawasaki) a 1'16"178; 15. **Doti** (Yamaha) a 1'37"661.

Giro più veloce: Fina in 1'50"264 alla media di 134,187 km/h.

Domenica: 1. **Coppola** (Kawasaki) 12 giri pari a 49,320 km in 22'27"879 alla media di 131,727 km/h; 2. **Fina** (Kawasaki) a 0"066; 3. **Wright** (Kawasaki) a 0"565; 4. **Cazzaniga** (Yamaha) a 4"283; 5. **Bollani** (Yamaha) a 4"415; 6. **Germano** (Kawasaki) a 5"455; 7. **Bonetti** (Kawasaki) a 5"563; 8. **Goncalves Alonzo** (Kawasaki) a 5"601; 9. **Truoiolo** (Yamaha) a 6"302; 10. **Cervioni** (Kawasaki) a 20"881; 11. **Doti** (Yamaha) a 21"057; 12. **Chiarena** (Yamaha) a 26"018; 13. **Iannazzo** (Kawasaki) a 29"022; 14. **Zanellato** (Kawasaki) a 59"126; 15. **Zannoni** (Kawasaki) a 1'18"863.

Giro più veloce: Plazzi in 1'50"977 alla media di 133,325 km/h.

IN CAMPIONATO: 1. **Coppola** punti 85; 2. **Fina** 53; 3. **Sabatucci** 50; 4. **Wright** 47; 5. **Bollani** 43; 6. **Cazzaniga** 38; 7. **Nunez Roldan** 32; 8. **Plazzi** 32; 9. **Zannoni** 28; 10. **Germano** 26; 11. **Bonetti** 24; 12. **Truoiolo** 20; 13. **Chiarena** 17; 14. **Goncalves Alonso** 16; 15. **Iannazzo** 14; 16. **Doti** 13; 17. **Cervioni** 10; 18. **Spangenberg Mattioli** 7; 19. **Zanellato** 5.



Roberto Mercandelli insieme ad alcuni suoi giovani tifosi.





COME UN GLADIATORE

A differenza dell'apertura a Misano, Salvadori deve sudarsi il successo: il ducatista contiene gli attacchi di Ruiu e Andreozzi

CAMPAGNANO – Una vera battaglia fra gladiatori è andata in scena al "Piero Taruffi" di Vallelunga: a uscire sotto lo scudo è stato Luca Salvadori, con la conferma dopo il successo di Misano, dovendo però sudarsi la gara fino all'ultima curva. Se il suo "one man show" del primo round aveva permesso al milanese di gestire il vantaggio preso nei primi giri, sull'autodromo romano è stata tutta un'altra musica.
Scattato dalla terza posizione in griglia, Luca ha aspettato l'occasione giusta per prendere il comando della gara. Al terzo passaggio Gabriele Ruiu ha provato l'attacco su Alessandro Andreozzi alla "Soratte", nella bagarre i due hanno perso velocità e soprattutto la linea corretta e proprio lì, in uscita dalla "Trincea", Salvadori ha sfruttato l'indecisione dei due portandosi al comando della corsa. Tra Ruiu e Andreozzi è iniziata così una battaglia che li ha visti perdere leggermente contatto dal leader. Calmate la acque tra i due è stato il romano a incaricarsi di ricucire il distacco da Salvadori, ma nonostante i tentativi all'ultimo giro di Ruiu, il pilota Broncos Racing ha protetto le staccate, riuscendo così a tagliare per primo il traguardo.

ALLE SPALLE del terzetto in lotta per la vittoria ha chiuso un altro pilota di casa, Remo Castellarin, campione del National Trophy 1000 nel 2017. Soltanto quinto il poleman Filippo Rovelli, scivolato a centro gruppo nelle fasi iniziali di gara: al pilota BMW non è bastato il giro veloce della gara in 1'36"537, a pochi decimi dal suo giro della pole, anche grazie alle ottime Pirelli che hanno consentito un ritmo elevatissimo nonostante l'alzarsi delle temperature. Sfortuna per Alessandro Arcangeli, che si trovava in sesta posizione quando è incappato in una scivolata al Tornantino per resistere all'attacco di Riccardo Morelli. Il quale ha chiuso sesto, procedendo Paolo Pacitto e il campione del National Trophy classe Big Sport 2022 Matteo Ciprietti.

Mathias Cantarini
Foto Giorgio Panacci

In alto a sinistra Luca Salvadori (23) in azione sul rettilineo di Vallelunga e, a destra, sul podio con Gabriele Ruiu e Alessandro Andreozzi.

LE CLASSIFICHE

1. Luca Maurizio Salvadori (Ducati) in 16'23"052, 2. Gabriele Ruiu (Ducati) a 0"241 3. Alessandro Andreozzi (Aprilia) a 0"415, 4. Remo Castellarin (Honda) a 4"978, 5. Filippo Rovelli (BMW) a 9"248, 6. Riccardo Morelli (Ducati) a 18"456, 7. Paolo Pacitto (Ducati) a 21"267, 8. Matteo Ciprietti (Ducati) a 26"115, 9. Diego Tocca (Yamaha) a 39"227, 10. Francesco Ciacci (BMW) a 39"591.

IN CAMPIONATO

1. Salvadori 50, 2. Rovelli 31, 3. Andreozzi 29, 4. Ruiu 20, 5. Morelli 20, 6. Baiocco 16, 7. Ciprietti 14, 8. Castellarin 13, 9. Sommariva 12, 10. Schacht 11



Il comasco, ex Superbike e Moto2 si presenta al "Taruffi" come wild card e vince davanti a Conte e Borgonovo. Iacoi perde il podio per una penalità

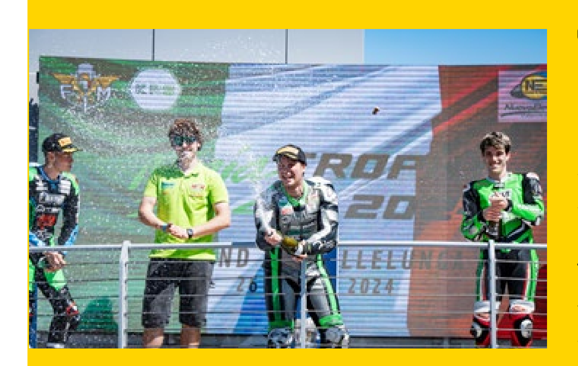




CAMPAGNANO – Emozioni, adrenalina, lotte dure ma corrette, sorpassi e controsorpassi. C'è tutto questo nella R7 Cup, monomarca Yamaha gommato Pirelli che ha regalato grande spettacolo tra le curve di Vallelunga. A differenza del round di Misano, che aveva ospitato due manche, l'appuntamento capitolino ha visto le supersportive di Iwata sfidarsi sulla lunghezza di una sola gara, con l'affermazione di una vecchia conoscenza: Claudio Corti, presente al "Piero Taruffi" in qualità di wild card (ma senza prendere punti in classifica). Il campione Europeo Superstock 600 del 2005, scattato dalla pole position, ha preceduto l'ottimo Davide Conte e Stefano Borgonovo, che ha beneficiato della penalità comminata a Federico Iacoi per aver superato i limiti della pista. «*Non mi sento vecchio e questa vittoria lo dimostra* – le parole del trentottenne comasco – *essere ancora in pista in mezzo a piloti più giovani è una soddisfazione, soprattutto se ripenso che a novembre, dopo un'operazione a un ginocchio, non sapevo se avrei potuto gareggiare ancora. Il mio futuro è ancora nel motociclismo, ma in altre vesti: sto seguendo l'evoluzione della Sportbike, mi piacerebbe far crescere qualche pilota giovane e talentuoso, come Iacoi e Conte*».
«*Confrontarmi con un pilota come Corti è stato fantastico* – ha continuato Conte, leader della generale con 65 punti, a +21 su Iacoi e +28 su Tommaso Occhi, caduto – *seguendolo ho imparato tantissimo. Cercherò di mettere a frutto i suoi consigli nelle prossime gare*».

Christian Caramia - Foto Luca Gorini

KAWASAKI NINJA TROPHY ZX-4RR
Il riscatto di Brianti, sorrisi Treccani-Goretti



CAMPAGNANO – Il motociclismo, e il Motorsport in generale, insegnano una regola tanto semplice quanto non scontata da mettere in pratica: mai mollare, nemmeno nei momenti più bui, quando chiudere il gas sarebbe più semplice che continuare a spingere. Un insegnamento che Thomas Brianti ha saputo fare suo e mettere in pratica a Vallelunga, teatro del secondo round del Kawasaki Ninja Trophy ZX-4RR, campionato che vede Pirelli come fornitore unico dei pneumatici. Il campione Italiano 2019 della Supersport 300 è tornato alla vittoria nel contesto Dunlop CIV in sella alla Verdona schierata da MCR Squadra Corse Junior Team ProDina, che nel monomarca di Akashi collabora con Svalvolati on the Pit. «*Avverto una sensazione particolare, difficile da descrivere* – ha spiegato Brianti, la cui prestazione è stata impreziosita dal giro veloce – *sono tornato nel contesto del Campionato Italiano Velocità dopo un periodo di assenza, e tornare a vincere su un circuito impegnativo e probante come Vallelunga ha un sapore particolare. È un successo che ripaga tanti miei sacrifici*».
Ha sorriso anche Samuel Treccani, secondo all'arrivo e autore della pole position con conseguente punteggio addizionale, risultati che lo portano a -2 in classifica dal leader Diego Goretti, terzo al "Piero Taruffi" nonostante un'innocua scivolata. Il sudafricano Taigh Janse Van Rensburg si è aggiudicato la lotta per il quarto posto precedendo Paolo Grassia (che ha scontato un Long Lap penalty) e Valentin Arnaud.

C.C. - Foto GP Agency

ALLA SCOPERT

Tanti big presenti nella prima uscita sul circuito lombardo: Yamaha al top con Gardner («All'inizio non sapevo come orientarmi, poi è andata bene...») e Locatelli.
In casa Ducati, Bautista non cerca la prestazione, Bulega fatica in un «Circuito piccolo» e Iannone apre le riflessioni sul futuro

Remy Gardner (87) si è trovato a suo agio all'esordio sul circuito di Cremona, facendo segnare il miglior tempo dei test.

di Gianmaria Rosati
Foto GP Agency



UN SALTO nel vuoto per riprendere a correre. È la sintesi della due giorni di test svolta a Cremona da buona parte dei team del mondiale Superbike, tornati in pista a un mese dall'ultima volta – il round di Assen – sia per riprendere gli automatismi che per conoscere il tracciato lombardo, autentica novità, probabilmente l'unica vista l'imminente cancellazione del round in Ungheria, del calendario 2024.
Tra i lavori in corso (tanti) e il fango causato dall'acquazzone abbattutosi nel pomeriggio della prima giornata, il Cremona Circuit ha iniziato ad assaggiare il dolce sapore della Superbike, con Remy Gardner – tra i maratoneti del Day 2 – come primo riferimento in assoluto. Sceso in pista solamente nella seconda giornata, al pari del compagno Dominique Aegerter e dei team ufficiali di Yamaha e Ducati, l'australiano del Team GRT si è issato in cima alla classifica combinata della due giorni, confermando gli ottimi segnali messi in mostra ad Assen, dove ha ottenuto il primo podio nella categoria. «*Ho cominciato a guidare senza nemmeno conoscere bene il layout del tracciato* – il commento



A DELL'IGNOTO

del pilota Yamaha – *sapevo giusto che la prima curva era a sinistra... Dopo qualche difficoltà in mattinata mi sono sentito bene, trovando anche qualche aggiustamento in termini di assetto. Fin dall'inizio di questa stagione mi sono sentito molto meglio in sella, penso che mi attendano settimane interessanti*».

SAREBBE quantomeno affrettato definire Cremona come una pista Yamaha, ma certamente le basse velocità e la necessità di disporre di un mezzo agile nelle tante parti "guidate" del tracciato lombardo possono favorire la R1. A confermarlo è stato Andrea Locatelli, quasi padrone di casa (nato a un centinaio di km) e secondo alle spalle del compagno di marca. Dopo un primo assaggio in sella alla R7, Loka ha potuto assaggiare il tracciato cremonese con la propria moto. «*Nonostante l'unico giorno a disposizione sono riuscito a ottenere sia un buon crono che un buon passo con gomme usate, quindi sono contento*» ha detto il bergamasco. «*Cremona è una bella pista, soprattutto per quanto concerne il primo e l'ultimo settore, dove sembra di compiere un salto prima di immettersi nell'ultima curva. È però un po' piccola e non sarà facile superare in gara, ma vedremo*».
Andrea ha potuto lasciare Cremona da virtuale capitano del Team Pata Prometeon, dato che una volta di più è riuscito a precedere il compagno Jonathan Rea, autore di una divagazione nel fango a inizio giornata, e poi staccato di circa un secondo da Locatelli. Le attenuanti non mancano al nordirlandese, perlomeno per questi test, ma la sensazione è che la strada verso il successo con la Yamaha sia ancora lunga e tortuosa.
A Cremona è sceso in pista anche il plotone Ducati, quasi al gran completo: unico assente Danilo Petrucci, che ha rinviato il ritorno in pista dopo l'incidente facendo Cross. Tra piloti solamente bisognosi di ritrovare gli automatismi e altri a caccia della svolta in vista dei prossimi round,



In basso, Andrea Locatelli (55), migliore degli italiani grazie al secondo crono assoluto.

a brillare è stato Michael Ruben Rinaldi, che come Nicolò Bulega ha beneficiato – nei giorni antecedenti al test – di qualche giro a Cremona in sella a una Panigale V4 S. Il portacolori Motocorsa era il pilota che più necessitava di risposte, dopo un inizio di stagione complicato. «*Abbiamo subito preso la strada giusta in termini di assetto*» il commento di Rinaldi.

È APPARSO meno convinto Bulega, il cui ritorno in azione dopo le folgoranti prestazioni dei primi tre round non è andato del tutto come sperato, con due cadute piuttosto simili tra loro. «*Non mi sono sentito troppo male in sella, ma nemmeno troppo bene. Sul davanti ho sentito che mancava qualcosa, e in questo tracciato la fiducia sull'anteriore sembra fondamentale. Sono caduto senza fare nulla di speciale, a testimonianza del mio scarso feeling. La pista? Con la Panigale V4 R sembra anche più piccola di come mi era parsa con la V4 S...*».
Tra la soddisfazione di Rinaldi e la leggera delusione di Bulega si è inserito Alvaro Bautista, che dopo essersi issato in vetta al Mondiale ad Assen, ha bene in mente l'obiettivo da perseguire con gli ultimi aggiustamenti in termini di assetto, per andare in fuga – magari – già a Misano a metà giugno. A Cremona lo spagnolo si è essenzialmente "nascosto", provando la SCQ soltanto per raccogliere dati in vista



Rinaldi (21) ha convinto in Lombardia: che sia il circuito della "rinascita" dopo una partenza difficile? Alle sue spalle Iannone (29) mentre Bulega (in basso) ha chiuso i test al sesto posto.

di settembre, quando in Lombardia si farà sul serio. «*Non abbiamo provato grandi cose* – la conferma del campione del Mondo in carica – *pensando piuttosto a girare, per ritrovare la confidenza e conoscere il tracciato. In generale posso ritenermi soddisfatto: ho raggiunto gli obiettivi che mi ero prefissato*».

CERTAMENTE tra qualche mese Bautista potrà fare tesoro delle informazioni raccolte nei test, specialmente nel confronto con Toprak Razgatlioglu, grande assente in quel di Cremona: il team ufficiale BMW ha infatti deciso di non prendere parte alle giornate di test, al pari della squadra Kawasaki, per buona pace di Axel Bassani e Alex Lowes. L'inglese è stato "rappresentato" degnamente dal fratello Sam, a un solo paio di decimi dalla vetta, mentre la Kawasaki ha potuto contare sul solo Tito Rabat, che ha comunque mostrato segnali incoraggianti compiendo ben 223 giri nell'arco dei due giorni.

Non vede invece la luce la Honda, che nonostante le sei moto presenti – alle quattro della SBK si sono aggiunte le due ufficiali del BSB di Tommy Bridewell e Andrew Irwin – non è riuscita a scalare la classifica, con Iker Lecuona (che ha provato anche la versione BSB della CBR) come miglior rappresentante.



In pista soltanto nel primo giorno, falcidiato dalla pioggia, Andrea Iannone, che ha comunque rubato la scena parlando del futuro. «*Inizierò a deciderlo dopo Misano*» le parole dell'abruzzese, che per prima cosa dovrà «*Decidere se rimanere o meno in Superbike. A quel punto valuterò le opzioni a mia disposizione*».

Il portacolori GoEleven, così come tutto il resto della griglia a eccezione di Bonovo e presumibilmente Barni (dopo l'infortunio di Petrucci), tornerà in pista per una nuova due giorni di test a Misano, giovedì e venerdì. MS

POSIZIONE	PILOTA	MOTO E TEAM	GIRI	DAY 1	DAY 2	DISTACCO
1	**Remy Gardner**	**Yamaha GRT**	**112**	**-**	**1'28"860**	**-**
2	Andrea Locatelli	Yamaha Pata Prometeon	95	-	1'28"919	0"059
3	**Michael Ruben Rinaldi**	**Ducati Motocorsa**	**146**	**1'30"131**	**1'29"047**	**0"187**
4	Sam Lowes	Ducati Marc VDS	139	1'29"976	1'29"137	0"277
5	**Scott Redding**	**BMW Bonovo**	**110**	**1'30"781**	**1'29"215**	**0"355**
6	Nicolò Bulega	Ducati Aruba.it	96	-	1'29"223	0"363
7	**Garrett Gerloff**	**BMW Bonovo**	**143**	**1'30"881**	**1'29"325**	**0"465**
8	Dominique Aegerter	Yamaha GRT	115	-	1'29"506	0"646
9	**Alvaro Bautista**	**Ducati Aruba.it**	**99**	**-**	**1'29"518**	**0"658**
10	Tito Rabat	Kawasaki Puccetti	223	1'30"801	1'29"543	0"683
11	**Iker Lecuona**	**Honda HRC**	**99**	**1'30"510**	**1'29"787**	**0"927**
12	Jonathan Rea	Yamaha Pata Prometeon	75	-	1'30"027	1"167
13	**Xavi Vierge**	**Honda HRC**	**158**	**1'30"751**	**1'30"135**	**1"275**
14	Tarran Mackenzie	Honda MIE	95	1'31"235	1'30"646	1"686
15	**Andrea Iannone**	**Ducati GoEleven**	**32**	**1'31"187**	**-**	**2"327**
16	Adam Norrodin	Honda MIE	111	1'33"588	1'31"591	2"731



di Nico Condorelli



MONTMELÓ – Maltempo, penalità, colpi di scena ma, soprattutto, spettacolo puro al Montmeló, per la terza tappa della FIM JuniorGP. Il Sole della domenica ha sostituito la pioggia dei giorni precedenti, costringendo a cambiamenti di assetti repentini. Ma non soltanto, perché in JuniorGP si è vissuto il giallo della pole position: in Q2 il primato è stato siglato da

AZZURRI D'ASSALTO

Dalla Porta vince e consolida la leadership nella Stock. Rios e Carpe si aggiudicano le due gare del mondiale Junior, con Morosi beffato al fotofinish. In Moto2 si fa largo il nome nuovo del rookie Muñoz, ma **Casadei rimane in vetta al campionato.** Morelli si ripete nella ETC, con Pugliese sul podio

Alessandro Morosi, ma... «*Ho fatto la pole con il record della pista* – ha detto Morox – *ma il tempo è stato annullato perché nel turno precedente sul bagnato avevamo montato un piccolo spoiler per evitare l'afflusso d'acqua sulla ruota posteriore*». Anche senza un oggettivo vantaggio aerodinamico, il regolamento recita che il suddetto spoiler può essere utilizzato in qualsiasi condizione previa approvazione del Technical Director. Con la pole assegnata a Adrian Cruces e Morosi relegato alla 17ª casella della griglia, Gara 1 ha aperto la giornata. Morox ha recuperato con prepotenza assieme al compagno di squadra Marcos Uriarte fino al trio di testa, ma è risalito anche Dodò Boggio (Eagle-1): scattato dalla 20ª casella dopo qualifiche non brillanti, si è rifatto in gara con il giro più veloce (1'48"727). Nel finale, sul contatto tra Uriarte ed Eddie O'Shea, l'inglese ha avuto la peggio, ne ha approfittato Jesus Rios (MRE Talent) centrando la sua terza vittoria stagionale, con 7° Morosi a precedere un Boggio molto soddisfatto: «*Sono contento perché abbiamo trovato la velocità!*» ha detto. Tre ore più tardi, nella rivincita di Gara 2, la bagarre si è fatta ancora più accesa con il gruppo di testa a ben 14 piloti. Purtroppo Boggio ha salutato subito la compagnia, mentre a salire in cattedra è stato Morosi. Il diciannovenne varesino del Team Aspar ha lottato come un veterano esibendosi in sorpassi mozzafiato che l'hanno portato in testa all'inizio dell'ultimo giro. Sembrava un affare a due con il compagno di squadra Uriarte, e invece dall'ultima curva è uscita sparata l'Husqvarna di Alvaro Carpe (STV Laglisse), che ha preceduto al fotofinish Morosi per soli 25 millesimi! Morox è terzo in classifica, a 11 lunghezze da Uriarte.

NON È STATA meno interessante la categoria cadetta, la European Talent Cup, in cui l'argentino Marco Morelli (MLav Racing) si è ripreso la leadership del campionato grazie all'accoppiata pole-vittoria e al passo falso nel finale del rivale Carlos Cano. Grande rimonta per Leonardo Zanni: il talento romano



A sinistra, Lorenzo Dalla Porta, qui accanto Alessandro Morosi (19), sotto Giulio Pugliese (31) duella con David Gonzalez (11) nella Gara 2 del Montmeló.





del Team Finetwork MIR è risalito da 27° a 7°, identica posizione che ha consolidato in classifica generale. Continua a crescere e a impressionare Giulio Pugliese: sempre in bagarre nel gruppo di testa con lo spagnolo dell'AC Racing David Gonzalez (al terzo podio stagionale), GiuGiu ha condotto una gara senza sbavature, nonostante la mancanza di grip, centrando il terzo gradino del podio che lo attesta altresì terzo in classifica. Alessandro Cassinari può dirsi soddisfatto anche della buona prova di Gabriel Tesini, in prima fila in qualifica e sesto al traguardo.

NELL'EUROPEO Moto2 non c'è più il dominio netto delle stagioni passate, targate Ciatti o Intact GP. Regna l'incertezza con quattro vincitori diversi in tre round e un nome nuovo che svetta: il rookie Dani Muñoz (Gas Up Racing), già campione Stock nel 2023, ha fatto man bassa in entrambe le manche del Montmeló ed è anche l'unico pilota finora ad aver siglato una doppietta. A nulla sono valsi gli sforzi del poleman Jorge Navarro (Klint Forward) e dell'eroe dell'Estoril, Roberto Garcia (Fantic Cardoso), di fronte a un Muñoz in stato di grazia. Fuori dal podio il tandem del Team Ciatti-Boscoscuro, Surra e Casadei, che si sono aggiudicati a parti invertite il 4° e il 5° posto di entrambe le gare. Il romagnolo, campione in carica MotoE, conserva la leadership del campionato.

SULLE SEI gare in programma, tre si sono decise nelle curve finali: tra queste, non ha fatto eccezione la Stock, con Lorenzo Dalla Porta sempre più leader della categoria. L'ex campione del Mondo della Moto3 ha prima avvisato la compagnia al sabato centrando la pole, quindi in gara ha tenuto una condotta attenta ed efficace, studiando gli avversari e andando a colpire nel momento decisivo. Una doppietta pole-vittoria (la seconda stagionale), tutt'altro che scontata. A dar del filo da torcere al toscano fino all'ultimo metro è stato il suo compagno di squadra Mario Mayor (Yamaha GV Racing), mentre il terzo gradino del podio se l'è aggiudicato un altro pilota di scuola italiana, Demis Mihaila (MDR Competition), autore di una brillante prestazione. MS

LE CLASSIFICHE

JUNIORGP
Gara 1
1 - J. Rios - MRE Talent - KTM
2 - M. Uriarte - Aspar - CFMoto
3 - A. Cruces - Finetwork MIR - KTM
7 - A. Morosi - Aspar - CFMoto
8 - D. Boggio - Eagle-1 - KTM
Gara 2
1 - A. Carpe - STV Laglisse - Husqvarna
2 - A. Morosi - Aspar - CFMoto
3 - M. Uriarte - Aspar - CFMoto
11 - L. Abruzzo - MTA Junior Team - KTM

MOTO2
Gara 1
1 - D. Muñoz - Gas Up Racing
2 - J. Navarro - Klint Forward Racing
3 - R. Garcia - Fantic Cardoso Racing
4 - A. Surra - Team Ciatti Boscoscuro
5 - M. Casadei - Team Ciatti Boscoscuro
7 - F. Mongiardo - Fantic Cardoso Racing
11 - M. Rato - FAU55 Tey Racing
Gara 2
1 - D. Muñoz - Gas Up Racing
2 - J. Navarro - Klint Forward Racing
3 - U. Orradre - STV Laglisse
4 - M. Casadei - Team Ciatti Boscoscuro
5 - A. Surra - Team Ciatti Boscoscuro
9 - M. Rato - FAU55 Tey Racing
13 - M. Volpi - MMR Racing

ETC
1 - M. Morelli - Mlav Racing
2 - D. Gonzalez - AC Racing
3 - G. Pugliese - Aspar Junior
6 - G. Tesini - AC Racing
7 - L. Zanni - Finetwork MIR

STK
1 - L. Dalla Porta - Yamaha GV Racing
2 - M. Mayor - Yamaha GV Racing
3 - D. Mihaila - MDR Competicion

IN CAMPIONATO
JuniorGP
1 - M. Uriarte - SPA - 82 p.
2 - J. Rios - SPA - 75
3 - A. Morosi - ITA - 71
17 - D. Boggio - ITA - 15
22 - L. Abruzzo - ITA - 5
Moto2
1 - M. Casadei - ITA - 82 p.
2 - R. Garcia - SPA - 71
3 - J. Navarro - SPA - 68
4 - D. Muñoz - SPA - 66
5 - A. Surra - ITA - 62
10 - F. Mongiardo - ITA - 34
12 - M. Rato - ITA - 26
16 - M. Volpi - ITA - 8
ETC
1 - M. Morelli - ARG - 90 p.
2 - C. Cano - SPA - 70
3 - G. Pugliese - ITA - 58
7 - L. Zanni - ITA - 42
9 - G. Tesini - ITA - 27
Stock
1 - L. Dalla Porta - ITA - 61 p.
2 - M. Mayor - SPA - 41
3 - I. Garcia - SPA - 32
7 - D. Mihaila - ITA - 29

I RIBALTONI

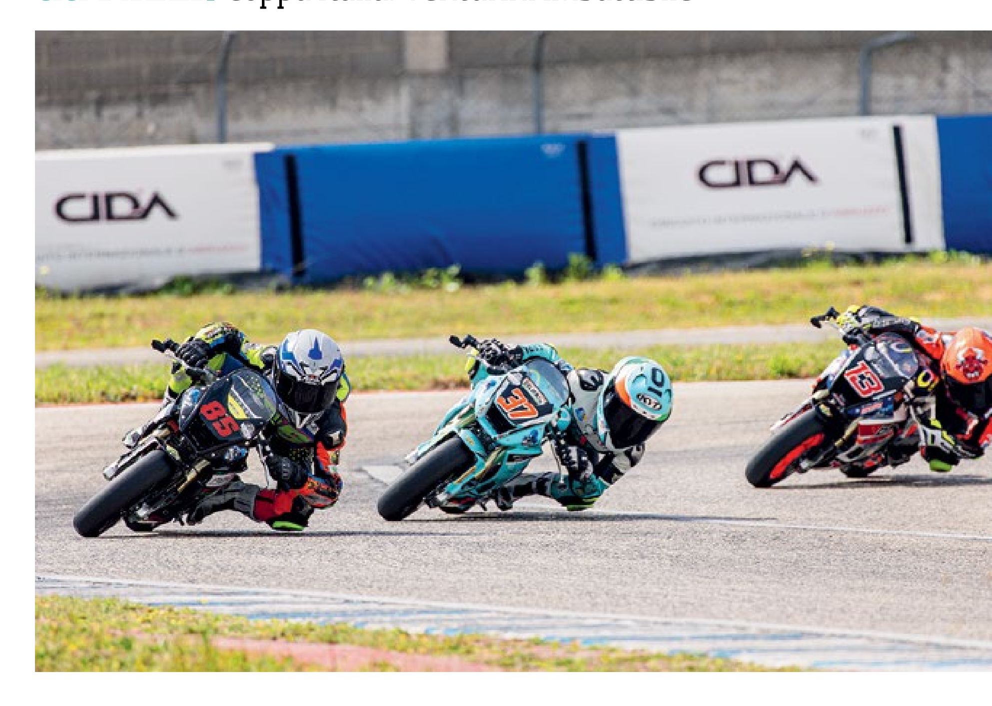
di Mathias Cantarini

Arricchito dalle Sprint e disturbato dalla pioggia, il weekend abruzzese stravolge i valori: **Colazzo è il nuovo leader della FIM MiniGP Italian Series Ohvale 160, Marzo sale in vetta alla 110, mentre nella 190 Fino viene sorpreso da Rizzi.** Coppa Italia: Venturini imbattibile



UN AVVIO tutto d'un fiato: c'è stato soltanto un fine settimana di pausa tra la prima e la seconda tappa del CIV Junior, che dopo aver iniziato la stagione all'Autodromo di Magione si è spostato sulla riviera adriatica, al Circuito Internazionale d'Abruzzo di Ortona. Dopo la novità introdotta nel primo round con la Superpole in stile SBK, a Ortona è stato il turno della Sprint Race: le gare sono cominciate già sabato pomeriggio, su distanza più breve rispetto alle due manche della domenica assegnando, come nel caso della Sprint della MotoGP, metà punteggio.

NELLA FIM MiniGP Italian Series Ohvale 190 a farla da padrone è stato all'inizio Lorenzo Fino, che sia nella Sprint che in Gara 1 ha imposto un passo insostenibile per i rivali. A impedire l'ennesimo en plein è stata soltanto la pioggia, comparsa mentre i piloti della Ohvale 190 erano sulla griglia per Gara 2: ad approfittarne è stato Luca Rizzi, campione in carica della FIM MiniGP Italian Series Ohvale 160. Terzo nella Sprint del sabato e quarto in Gara 1, Rizzi ha vinto la seconda manche davanti a Fino.
Nella prima manche, alle spalle di Fino la battaglia si è estesa a sette piloti, e al termine di 12 avvincenti giri a conquistare il podio sono stati Vincenzo Di Veroli e Matteo Mancini. In Gara 2, invece, il podio è stato completato da Simone Vianello.



Ciò che non è riuscito a Fino nella Ohvale 190 lo ha compiuto Maicol Colazzo nella FIM MiniGP Italian Series Ohvale 160: il pilota del Pistard Racing Team ha messo a segno un *hat trick* che lo ha condotto in testa al campionato, sfruttando al meglio il passo falso nella Sprint sia di Carmelo Greco che di Mattia Gabrielli, due volte secondo domenica ma che a causa dello "zero" del sabato ora si trova a 22 punti da Colazzo. Sono invece soltanto 14 le lunghezze di ritardo di Greco, che dopo la doppietta di Magione si è dovuto accontentare di un terzo e un quinto posto a Ortona.

DOPPIETTA per Francesco Marzo nelle due manche domenicali della Ohvale 110 – dopo aver chiuso secondo la Sprint – portando a casa 59 punti dal fine settimana abruzzese che gli permettono di condurre il campionato anche grazie al weekend complicato di Dario Scibilia, soltanto nono sabato, quarto in Gara 1 e ottavo in Gara 2.







Sopra a destra, Rizzi (11) e Mancini (52). Qui accanto, Marzo (33) e Poma (5), a sinistra Colazzo (85), Gabrielli (37) e Greco (13). Sotto, il duello in Coppa Italia Junior tra Venturini (33) e Mottola (77).

Nella Sprint la vittoria è andata a Valentino Pozzi, davanti come detto a Marzo e a Lorenzo Poma, mentre nelle manche domenicali sul podio con Marzo sono saliti in entrambe le occasioni Poma e Filippo Amico, i quali tra Gara 1 e Gara 2 si sono scambiati le posizioni finali.

NELLA COPPA Italia Junior, corsa sulle Ohvale 190, vittoria in tutte e tre le manche per Pierfrancesco Venturini, che dopo la doppietta di Magione si è confermato a punteggio pieno. Il pilota dell'AC Racing Team, impegnato anche nel Dunlop CIV nella classe Moto3, ha dovuto vedersela con il suo compagno di squadra Angelo Mottola (che nel CIV disputa la PreMoto3).

In Gara 1, quando per Venturini sembrava tutto fatto, la rottura dell'asta di rinvio del cambio lo ha costretto a correre il finale in terza marcia, riuscendo comunque a resistere agli attacchi di Mottola, per poi tagliare il traguardo con soltanto 54 millesimi di vantaggio.
In Gara 2 Venturini ha gestito la corsa restando con Mottola e Alessio Salaroli fino all'ultimo passaggio, quando si è collocato al comando e, con un giro conclusivo due secondi più rapido rispetto ai precedenti, si è preso il successo, precedendo Mottola e Salaroli.
Il CIV Junior tornerà in pista il 6 e 7 luglio risalendo la Penisola, fermandosi in Emilia all'Autodromo di Modena.

LE CLASSIFICHE

FIM MiniGP Italian Series Ohvale 190

Sprint: 1. Fino in 8'47"193, 2. Di Veroli a 2"354, 3. Rizzi a 2"486.
Gara 1: 1. Fino in 13'05"550, 2. Di Veroli a 5"980, 3. Mancini a 6"159, 4. Rizzi a 6"255, 5. De Novellis a 6"496.
Gara 2: 1. Rizzi in 11'15"120, 2. Fino a 1"331, 3. Vianello a 36"371, 4. Korporaal (Ola) a 41"366, 5. Di Veroli a 46"944.
IN CAMPIONATO: 1. Fino 107, 2. Rizzi 71, 3. Mancini 62

FIM MiniGP Italian Series Ohvale 160

Sprint: 1. Colazzo in 9'33"289, 2. Castiglione a 5"814, 3. Ciampalini a 11"783.
Gara 1: 1. Colazzo in 13'40"691, 2. Gabrielli a 0"195, 3. Greco a 0"490, 4. Putortì a 5"608, 5 Di Maria a 5"774.
Gara2: 1. Colazzo in 13'41"807, 2. Gabrielli a 2"165, 3. Lora a 2"476, 4. Putortì a 2"627, 5. Greco a 2"848.
IN CAMPIONATO: 1. Colazzo 91, 2. Greco 77, 3. Gabrielli 69

Ohvale 110

Sprint: 1. Pozzi in 11'20"345, 2. Marzo a 0"708, 3. Poma a 3"728.
Gara 1: 1. Marzo in 11'48"253, 2. Poma a 0"041, 3. Amico a 3"188, 4. Scibilia (Bel) a 12"074, 5. Colarusso a 12"176.
Gara 2: 1. Marzo in 11'49"281, 2. Amico a 2"317, 3. Poma a 2"664, 4. Pozzi a 2"933, 5. Colarusso a 5"358.
IN CAMPIONATO: 1. Marzo 86, 2. Scibilia 72, 3. Poma 69

Coppa Italia Junior

Sprint: 1. Venturini in 9'10"484, 2. Mottola a 0"350, 3. Salaroli a 10"091.
Gara 1: 1. Venturini in 12'48"754, 2. Mottola a 0"083, 3. Salaroli a 8"910, 4. Cezza a 26"316, 5 Zenatello a 26"725.
Gara 2: 1. Venturini in 13'48"510, 2. Mottola a 0"315, 3. Salaroli a 1"306, 4. Giesler (CZE) a 17"923, 5. Zenatello a 22"720.
IN CAMPIONATO: 1. Venturini 112, 2. Salaroli 63, 3. Mottola 49

RESPIRO INTERNAZIONALE

Il Trofeo viene impreziosito da "ospiti" importanti come Goi, Petrarca e Vannucci, che domina la 300 ma rientra ai box per non influenzare il campionato. Cicillini vittoriosa tra le ragazze

di Francesco Allevato
Foto Photo Finish



IN ATTESA di diventare "internazionale" con la Superbike, lo splendido scenario del Cremona Circuit ha ospitato la tanto attesa seconda tappa dei Trofei WRS Motoestate, un round impreziosito dalla presenza di alcune wild card d'eccezione, volti familiari e già noti anche al grande pubblico. È il caso dell'ex pilota del Motomondiale Ivan Goi – che nel 1996 fu capace di imporsi nella 125 prima di Valentino Rossi – nonché il campione italiano Supersport 300 del 2021, Matteo Vannucci, attualmente impegnato nel contesto mondiale.



Qui accanto, Ivan Goi taglia vittorioso il traguardo della 600 Open: a 44 anni, il talento del lombardo non è certo svanito.

SUL COMPLESSO tracciato lombardo sono andate in scena gare entusiasmanti e ricche di tensione positiva, caratterizzate da alcune categorie divenute prede per alcuni specifici mattatori, come lo stesso Goi, e altre contraddistinte dall'equilibrio che non ha deluso fans e addetti ai lavori. Ad aprire le danze del secondo round stagionale è stata la novità dell'anno, già introdotta in occasione del primo appuntamento di Varano, la classe Sportbike. Che ha offerto una corsa tanto intensa quanto incerta nel risultato finale, fino agli ultimissimi metri, con un bel duello tra Mattia Sorrenti e Fabio Starnone: quest'ultimo è stato abilissimo a sorprendere il rivale nell'ultimo tratto di pista per transitare primo sotto la bandiera a scacchi. Stevis Bressan ha completato il podio mentre a trionfare nella categoria Stock è stato Matteo Destefanis.

La 300 SSP ha visto come ospite illustre il sopracitato Vannucci, subito in fuga per la vittoria dopo lo spegnimento dei semafori e in grado di mettere tra sé e il primo inseguitore un ampio gap. Il toscano della Yamaha si è poi diretto verso la pit lane poco prima di terminare la corsa, al fine di non incidere sulla









In alto, Alberto Bettella (Race Attack), qui sopra Fabio Starnone (Sportbike) e, a destra, Gabriele Proietti (Race Attack 1000).

classifica del campionato, non inficiando la battaglia per il titolo di chi partecipa all'intera serie. La vittoria è così andata a Mattia Virone, primo davanti ad Andrea Sorrenti e Cristopher Iotti.

SUL TRACCIATO cremonese c'era grande attesa anche per la ricca rappresentativa femminile che, sempre nella 300, ha visto trionfare Nicole Cicillini davanti a Sara Guerreri e Silvia Comincioli. Per premiare le ragazze al via, la Pirelli ha messo in palio un corposo montepremi in gomme, al fine di spingere il movimento e incentivare coloro che intendono correre nella serie.
La 600 Open è stata il fulcro dell'evento cremonese, anche, ma non soltanto, per merito della presenza di Goi, da sempre velocissimo sul tracciato che per lui è di casa, dove ha ottenuto un successo mai in discussione. Il pilota di Viadana ha vinto grazie a un passo gara da record che gli ha permesso di staccare Fabrizio Perotti in sella alla Kramer e Cesare Sansavini, terzo assoluto e primo dei piloti iscritti al Trofeo davanti a Simone Campanini e Paolo Cavallara.
La 1000 Open è stata nel segno della wild card Lorenzo Petrarca, abile a issarsi sul gradino più alto del podio al termine di una gara perfetta. Da segnalare la prestazione di Luca Salvadori, secondo fino allo stop causato da un problema fisico; piazza d'onore assoluta, e vittoria tra i piloti del MES, per Paolo Cristini, più rapido di Emanuele Lo Bartolo e Alessandro Costantino.
La Race Attack, con una griglia decisamente nutrita, ha visto la conferma del leader del campionato Alberto Bettella, apparso nuovamente come il riferimento della classe dopo aver dominato entrambe le manche. Doppio secondo posto per Claudio Falcone, vincitore nella Challenge davanti a Niccolò Carpina. Tra i Rookies, successo di Christian Perego su Francesco Paolo Spina e Danilo Soncini.
La Race Attack 1000 ha fatto calare il sipario sulla giornata di gare di Cremona: protagonista assoluto Gabriele Proietti, il più efficace e abile nel precedere Matteo Cristini e Matteo Gallan. Successo per Alessandro Avanzini nella Challenge, con Roberto Galdoni protagonista assoluto nella Naked. MS

LE CLASSIFICHE

300 SSP
1° Mattia Virone, 2° Andrea Sorrenti
In campionato: 1° Mattia Virone 47, 2° Stefano Sala 42

300 SSP FEMMINILE
1° Nicole Cicillini, 2° Sara Guerreri
In campionato: 1° Nicole Cicillini 27, 2° Sara Guerreri 22

600 OPEN
1° Cesare Sansavini, 2° Simone Campanini
In campionato: 1° Simone Campanini 49, 2° Cesare Sansavini 45

600 OPEN WILD CARD
1° Ivan Goi, 2° Fabrizio Perotti

1000 OPEN
1° Paolo Cristini, 2° Emanuele Lo Bartolo
In campionato: 1° Paolo Cristini 49, 2° Emanuele Lo Bartolo 42

1000 OPEN WILD CARD
1° Lorenzo Petrarca (wild card)

SPORTBIKE
1° Fabio Starnone, 2° Mattia Sorrenti
In campionato: 1° Mattia Sorrenti 51, 2° Roberto Jason Sarchi 42

RTK 600 ROOKIES
1° Christian Perego
In campionato: 1° Christian Perego 100, 2° Francesco Paolo Spina 86

RTK 600 CHALLENGE
1° Claudio Falcone, 2° Niccolò Carpina
In campionato: 1° Niccolò Carpina 82, 2° Mattia Mangili 74

RACE ATTACK
Gara 1: 1° Alberto Bettella, 2° Claudio Falcone
Gara 2: 1° Alberto Bettella, 2° Claudio Falcone
In campionato: 1° Alberto Bettella 110, 2° Matteo Osler 73

RACE ATTACK 1000
1° Gabriele Proietti, 2° Matteo Cristini
In campionato: 1° Gabriele Proietti 96, 2° Matteo Cristini 85

RTK 1000 CHALLENGE
1° Alessandro Avanzini, 2° Gianluca Ravera
In campionato: 1° Gianluca Ravera 94, 2° Emanuele Rapaglia 69

NAKED
1° Roberto Galdoni, 2° Gelsomino Papa
In campionato: 1° Gelsomino Papa 71, 2° Luca Sessolo 62

THOMAS GIOCA IL JOLLY

Capolavoro Chareyre in Sardegna, dove all'ultimo giro beffa Schmidt nella Joker Line. Sammartin, podio azzurro

di Claudio Orlandani



UN COLPO da manuale. È così che Thomas Chareyre ha vinto a Tramatza, in Sardegna, beffando all'ultimo giro il campione in carica Marc-Reiner Schmidt. La S1GP ha regalato un weekend emozionante, con tre gare al cardiopalma che hanno visto la vittoria di Schmidt (L30 Racing) nelle prime due manche, prima della reazione di Chareyre (SGR Grau Racing) nella Super Finale.

Per la prima volta nella storia, la Joker Line è stata decisiva per la vittoria di un GP, permettendo a Thomas di sopravanzare il suo avversario, che in quel momento era al comando, e di conquistare la vittoria.



ALL'INIZIO della Race One del sabato, Chareyre ha preso il comando della corsa e si è lasciato alle spalle Schmidt, che dopo due giri ha attaccato il suo rivale nella sezione asfaltata, portandosi in testa. Chareyre ha inseguito Schmidt per i restanti 14 giri, restando attaccato al suo pneumatico posteriore, ma non ha trovato il momento giusto per passare in testa. Schmidt ha ottenuto così la prima vittoria del weekend. Dietro, Elia Sammartin ha avuto una partenza difficile e poi una caduta, dovendo ripartire dall'ultima posizione fino alla terza piazza. Purtroppo il pilota veneto è stato penalizzato di una posizione per aver tagliato la prima chicane, il terzo posto è andato a Julen Avila Cortes.

Nella pagina a fianco, Chareyre (4) comanda il gruppo al via. A destra, Sammartin (32) in azione e più in basso, sul podio con lo stesso Chareyre e Schmidt.



Nella S1GP Fast Race, un'altra grandissima partenza per Chareyre, davanti a Sammartin e Schmidt che ha faticato prima di superare il veneto. Chareyre sembrava aver preso un leggero margine, ma il tedesco ha alzato il ritmo e, con una manovra perfetta alla staccata del rettilineo di partenza, è riuscito a passare al comando. Inutili i tentativi di Chareyre di rispondere. Sammartin ha chiuso terzo davanti Steve Bonnal, poi Erik Tesconi e Avila Cortes.

LA SUPER FINAL è stata davvero appassionante. Al via questa volta è stato Schmidt a prendere il comando della gara, davanti a Thomas Chareyre e Sammartin. Il terzetto ha subito preso vantaggio su tutti gli inseguitori. Schmidt ha provato a mettere distanza tra sé e Chareyre, ma il francese non ha mollato, facendo la differenza nel tratto off-road. Per 14 giri i due hanno corso uno vicino all'altro, ma a due passaggi dalla fine Chareyre ha deciso di imboccare la Joker Line cercando così di giocarsi l'ultima possibilità per guadagnare tempo.

Al giro successivo è stato Schmidt a compiere la deviazione, e questo per il tedesco è stato fatale, poiché Thomas è stato perfetto, spingendo al limite per poter superare e restare davanti al suo rivale. Chareyre ha tagliato per primo il traguardo della Super Final e, anche se a pari punti con Schmidt, si è portato a casa il GP Sardegna. Terzo di manche e anche nella classifica di giornata Sammartin.

Dopo questo secondo round iridato, Thomas Chareyre si tiene stretta la tabella rossa, precedendo Marc-Reiner Schmidt di 14 punti, con Sammartin a -44.

NELLA categoria Rookie, ancora una vittoria assoluta per lo spagnolo Julen Avila Cortes che, nonostante la penalizzazione di 15 secondi per partenza anticipata, è riuscito a primeggiare centrando le tre vittorie del weekend. Al secondo posto il francese Tim Szalai e terzo gradino del podio, per la prima volta, al ceco Jan Ulman.



LE CLASSIFICHE

S1GP Race 1: 1. SCHMIDT (GER, TM) 16 giri in 20'17"047; 2. CHAREYRE (FRA, Honda) a 0"155; 3. SAMMARTIN (Honda) a 19"895; 4. AVILA CORTES (SPA, KTM) a 24"491; 5. TESCONI (TM) a 30"167; 10. BUSSEI (Honda) a 47"555.

S1GP Fast Race: 1. SCHMIDT 12 giri in 15'06"433; 2. CHAREYRE a 0"296; 3. SAMMARTIN a 10"637; 4. BONNAL (FRA, TM) a 15"950; 5. TESCONI a 21"263.

S1GP Super Final: 1. CHAREYRE 16 giri in 20'10"829; 2. SCHMIDT a 0"628; 3. SAMMARTIN a 4"951; 4. BONNAL a 21"925; 5. KAIVERS (BEL, TM) a 36"078; 6. TESCONI a 38"403; 7. AVILA CORTES a 41"137; 8. NEDVED (CZE, Honda) a 49"549; 9. SZALAI (FRA, TM) a 52"238; 10. KRASNIQI (SVI, TM) a 52"963.

Assoluta: 1. CHAREYRE 75 (1+22+22+30); 2. SCHMIDT 75 (0+25+25+25); 3. SAMMARTIN 59 (0+18+20+21); 4. AVILA CORTES 49 (0+20+15+14); 5. TESCONI 47 (0+16+16+15).

In campionato: 1. CHAREYRE 156, 2. SCHMIDT 142, 3. AVILA CORTES 112, 4. SAMMARTIN 111, 5. BONNAL 85, 6. KAIVERS 81, 7. SZALAI 75, 8. ULMAN 64, 9. KRASNIQI 49, 10. PROVAZNIK 49

DOPPIETTA E SCINTILLE

Bonacorsi, fresco di promozione in 450, vince le due manche, con tanto di collisione in Gara 1 con il ducatista Lupino costretto al ritiro. Prosegue il dominio di Lata in MX2



di Stefano Taglioni



LA DUCATI Motocross richiama un gran pubblico anche a Montevarchi, sulla storica pista "Miravalle", e forse qualcuno tra il pubblico avrà ricordato Italo Forni con la Ducati 125 (derivata dalla Six Days da Regolarità) nel 1977. Sono sessantaquattro le 450 al via della terza prova stagionale, e stavolta la novità è Andrea Bonacorsi, da neanche un mese passato alla massima categoria nel mondiale MXGP, dove ha già raccolto due Top 10 nei tre GP disputati. È proprio Andrea a segnare il miglior tempo nel suo gruppo di qualifica (prove cronometrate), davanti al ducatista Alessandro Lupino e al francese Soubeyras. Nell'altro gruppo brilla lo sloveno Pancar su Tropepe e



Bonacorsi (132) in azione e sul podio, a destra. Nella pagina a fianco, Lata (1) Lupino (77) e il podio della MX2.







Scuteri. Al via di Gara 1, holeshot di Lupino su Pancar, poi Croci, Bassi e Soubeyras. Bonacorsi sfila decimo, e inizia la sua rimonta. A metà manche è quarto, ed è alle spalle di Lupino, nel frattempo superato da Tropepe e Pancar. Andrea in una curva si infila all'interno di Alessandro, ma i canali si incrociano e in uscita tra i due c'è contatto. Entrambi finiscono a terra, e va peggio a Lupino: la sua moto è danneggiata nell'urto, e il ducatista è costretto a fermarsi nel giro successivo. Per lui uno "zero" pesante in classifica. Tra i due poliziotti (entrambi sono del Gruppo Fiamme Oro) non ci voleva la frittata, e se da un lato Andrea (presenza "una tantum") legittimamente puntava alla vittoria, il suo collega è in
piena lotta per il campionato...
Il successo, Bonacorsi lo conquista, dopo aver superato Tropepe e Pancar, con quest'ultimo che arriva secondo, poi Tropepe, Soubeyras, Scuteri e Philippaerts. Gifting, leader del campionato, è settimo stringendo i denti a causa della frattura alla mano sinistra.

IN GARA 2, nuovo holeshot di Lupino, e stavolta Bonacorsi gli è subito alle spalle e lo supera nel primo giro. Andrea vince anche la seconda manche, davanti a Lupino che resiste agli attacchi finali di Pancar, quindi Gifting, Ostlund e Tropepe. Sul podio, festa per Bonacorsi, secondo Pancar, poi Tropepe, Lupino e Gifting. In campionato lo svedese resiste, ma Tropepe si avvicina (è a 20 punti), e nonostante tutto anche Lupino guadagna qualcosa, a -76 (in questo campionato una vittoria vale 250 punti).

NELLA MX2 continua il dominio di Valerio Lata, che con sei manche vinte su sei è in vetta alla classifica provvisoria con 483 punti sul secondo, lo spagnolo Yago Martinez (con l'italiana TM), e 760 su Samuele Bernardini. In Gara 1 il romano vince in rimonta, con Bernardini in testa nei primi giri, poi passato da Martinez. Lo spagnolo mantiene la prima posizione fino a due giri dal termine, quando arriva Lata e lo costringe al secondo posto. In terza posizione il marocchino Saad Soulimani, poi Nicholas Lapucci e il danese Fredsoe.
In Gara 2, holeshot di Bernardini, con Lata che nel secondo giro lo supera. Vittoria del romano su Bernardini, Soulimani, Bellei e Rossi. Assoluta di giornata a Lata su Bernardini e Soulimani.
Nel weekend anche la prima delle tre prove stagionali della Rookies Cup, riservata agli Under 17 con moto due tempi da 125 di cilindrata. In Gara 1, lotta tra le Fantic di Noel Zanocs e Simone Mancini, divisi sul traguardo da meno di due secondi, con l'olandese Gyan Doensen (KTM) terzo ma più distaccato. In Gara 2 assolo di Mancini, con Doensen secondo dopo aver superato Zanocz, terzo. Nell'assoluta (e in campionato) Mancini è leader, poi Doensen, Zanocz, Gaspari e Alvisi.
Prossimo appuntamento a Ponte a Egola nel weekend del 23 giugno.

MX1

Gara 1: 1. BONACORSI (Yamaha), 2. PANCAR (KTM), 3. TROPEPE (Honda), 4. SOUBEYRAS (Kawasaki), 5. SCUTERI (Honda).
Gara 2: 1. BONACORSI, 2. LUPINO, 3. PANCAR, 4. GIFTING (Yamaha), 5. OSTLUND (Honda).
Assoluta: 1. BONACORSI, 2. PANCAR (SLO), 3. TROPEPE, 4. LUPINO, 5. GIFTING (SVE).
IN CAMPIONATO:
1. Gifting 1020, 2. Tropepe 1000, 3. Lupino 944, 4. Pancar 886, 5. Soubeyras 760.

MX2

Assoluta: 1. LATA (GASGAS), 2. SOULIMANI (Yamaha), 3. BERNARDINI (Honda), 4. MARTINEZ NOGUEIRA (TM), 5. FREDSOE (GASGAS).
IN CAMPIONATO:
1. Lata 1500, 2. Martinez 1017, 3. Bernardini 740, 4. Manucci 720, 5. Fredsoe 647.

ROOKIES 125

ASSOLUTA E IN CAMPIONATO:
1 MANCINI (Fantic) 47, 2. ZANOCZ (Fantic) 45, 3 DOENSEN (KTM) 42, 4 GASPARI (KTM) 36, 5 ALVISI (KTM).

L'INCONTENIBILE MIKKEL

A Landshut, **il danese Michelsen vince la sua prima gara iridata,** precedendo Zmarzlik e Jack Holder. Il campione in carica, ancora a secco di vittorie, balza in vetta al Mondiale grazie al sorpasso sull'australiano nella finale

di Roberto Tomba



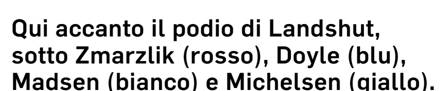
CI SONO voluti trentacinque Gran Premi disputati, e Mikkel Michelsen ha scritto per la prima volta il suo nome nell'albo d'oro del mondiale Speedway, al termine di una gara equilibrata e combattuta. Trionfando nel GP Germania, il danese è stato il terzo vincitore differente in tre appuntamenti stagionali – nonché il primo non australiano – ma a comandare la classifica è chi, a sorpresa, non ha ancora trionfato: il campione in carica Bartosz Zmarzlik.

ALLA ONE SOLAR Arena di Landshut, settanta chilometri a nord-est di Monaco di Baviera, al termine delle venti manche di qualifica c'era un solo pilota al comando: Zmarzlik, con 12 punti frutto di tre vittorie, un secondo e un terzo posto.
Alle spalle del quattro volte campione del Mondo, a quota 11, il duo composto dall'inglese Dan Bewley e dal polacco Dominik Kubera, quindi Michelsen e Robert Lambert a quota dieci e il trio Doyle-Madsen-Jack Holder a completare il parterre delle due semifinali.

Michelsen ha esordito nella terza batteria con uno "zero", con il quarto e ultimo posto nella manche vinta da Leon Madsen davanti a Holder e Andzejs Lebedevs. Sembrava il preludio a una serata anonima e invece il danese ha ottenuto due vittorie e due secondi posti, compreso quello nella quattordicesima manche, nella quale ha superato di gran carriera Zmarzlik dalla corsia esterna al termine della seconda tornata, chiudendo secondo dietro all'inglese Lambert.
Nella prima semifinale, Zmarzlik è stato impeccabile fin dalla partenza, comandando per tutti e quattro i giri che lo hanno qualificato alla finale da grande favorito per il successo di







Qui accanto il podio di Landshut, sotto Zmarzlik (rosso), Doyle (blu), Madsen (bianco) e Michelsen (giallo).

tappa. Alle sue spalle, Michelsen, partito quarto, ha tentato di infilarsi tra Doyle e Madsen ma è stato chiuso dai rivali. Virando all'esterno, è riuscito a superare il connazionale Madsen, con il quale il duello è stato acceso fino all'ultimo giro, mentre Doyle, capoclassifica alla vigilia del GP Germania, ha dovuto alzare bandiera bianca per un problema meccanico. Michelsen ha così conquistato un posto in finale stringendo i denti, con una caparbietà che spesso gli era mancata.
La seconda semifinale ha visto il successo dell'australiano Holder (vincitore nel debutto stagionale in Croazia), in bagarre nel primo giro con Lambert, poi superato dal polacco Kubera con un sorpasso magistrale.

LA FINALE ha offerto mille emozioni: Zmarzlik ha scelto la corsia esterna, ma Michelsen ha azzeccato la partenza dalla terza corsia, portandosi subito al comando, con Holder secondo e Zmarzlik che dall'esterno tentava di recuperare sul duo di testa. Al terzo giro Holder ha affiancato Michelsen che però ha chiuso ogni spazio. Ma non è finita, Zmarzlik ha tentato anche all'ultima curva, prima dall'esterno poi virando all'interno, di superare Holder, completando la manovra che gli ha consentito di chiudere al secondo posto.
Michelsen ha sfogato tutta la sua incontenibile gioia con pugni sul petto e mani al cielo, in piedi sulla moto.
Il primo successo nel Mondiale è arrivato dopo una lunga attesa, con appena due finali conquistate prima del successo di Landshut. Al termine del giro d'onore, il danese è sceso dalla moto, è salito sugli air-fence per ricevere il caloroso abbraccio e i complimenti del suo staff, letteralmente in visibilio. Ripresa la moto, letteralmente scagliata a terra, è stato aiutato dal direttore di gara, Phil Morris, a spingerla per la riaccensione per esibirsi nelle consuete impennate salutando il pubblico.
A sorridere è stato anche Zmarzlik, che in attesa di rompere il ghiaccio si è preso la prima posizione nella classifica generale con due punti di vantaggio su Holder (quanto ha spostato gli equilibri quel sorpasso in finale...) e tre su Jason Doyle. A Praga, sabato, il prossimo appuntamento iridato nello storico ovale del Marketa.

LE CLASSIFICHE

GP GERMANIA
1. Michelsen punti 20, 2. Zmarzlik 18, 3. Holder 16, 4. Kubera 14, 5. Lambert 12, 6. Madsen 11, 7. Bewley 10, 8. Doyle 9, 9. Wozniak 8, 10. Woffinden 7, 11. Vaculik 6, 12. Huckenbeck 5, 13. Lebedevs 4, 14. Lindgren 3, 15. Blodorn 2, 16. Kvech 1.

IN CAMPIONATO
1. Bartosz Zmarzlik (POL) punti 50, 2. Jack Holder (AUS) 48, 3. Jason Doyle (AUS) 47, 4. Robert Lambert (GBR) 41, 5. Mikkel Michelsen (DAN) 36, 6. Dan Bewley (GBR) 28, 7. Martin Vaculik (SLK) 27, 8. Fredrik Lindgren (SVE) 26, 9. Dominik Kubera (POL) 25, 10. Leon Madsen (DAN) 25, 11. Kai Huckenbeck (GER) 25, 12. Szymon Wozniak (POL) 24, 13. Tai Woffinden (GBR) 16, 14. Andzejs Lebedevs (LET) 13, 15. Jan Kvech (RCE) 10, 16. Mateusz Cierniak (POL) 3.

CASTAGNA AL GP CHALLENGE

PER il secondo anno consecutivo, Lonigo ha portato bene ai colori azzurri. Paco Castagna ha disputato una gara magistrale, chiusa al quarto posto, sufficiente per qualificarsi per il Grand Prix Challenge che si disputerà a Pardubice (Repubblica Ceca) il 4 ottobre. La vittoria è andata al ceco Jan Kvech, secondo l'inglese Dan Bewley, terzo l'australiano Jack Holder, tutti piloti che partecipano al circuito iridato. Undicesimo e dodicesimo gli altri azzurri Nicolas Vicentin e Niccolò Percotti. Esordio iridato per Matteo Boncinelli, riserva di pista, con un punto conquistato nelle due entrate in pista. Lunedì 20 ad Abensberg, nel primo dei quattro round di qualificazione, Nicolas Covatti aveva collezionato cinque punti finendo decimo.





MOTOGP
BAGNAIA OMAGGIA SENNA

In occasione del GP Catalunya, Pecco Bagnaia ha omaggiato la leggenda delle quattro ruote Ayrton Senna, correndo con guanti e stivali verdeoro, richiamando la Nazionalità del brasiliano. Sui social, il campione della MotoGP ha manifestato la sua ammirazione per Senna: «*Un'icona, una leggenda, un'ispirazione*».



CAZZANIGA
IL PEGNO SI RIVELA VINCENTE

Simpatico siparietto a Vallelunga in occasione di Gara 2 della Supersport 300 del CIV: Emanuele Cazzaniga, tifoso del Milan, ha dovuto "pagare pegno" correndo con una livrea ispirata all'Inter. Il motivo? Una "punizione" per le cadute di Misano. Il risultato ha dato ragione alla squadra, dato che il lombardo ha trionfato...



LA RICORRENZA
SETTE ANNI SENZA HAYDEN

Il 22 maggio 2017 ci lasciava il campione del Mondo 2006 Nicky Hayden, cinque giorni dopo il terribile incidente avuto mentre si allenava in bicicletta. In questi sette anni il mondo del motociclismo non ha mai smesso di ricordare "Kentucky Kid", entrato tra le MotoGP Legends, con il suo numero 69 ritirato per sempre.

Arriva Aprilia All Stars
A Misano la festa del marchio veneto,
con tutti i piloti e con una gara molto speciale

MANCANO pochi giorni all'Aprilia All Stars, la grande festa Aprilia prevista per sabato 8 giugno al Misano World Circuit, evento impreziosito dalla messa in palio, a fine giornata, di un'Aprilia RS 457, la nuova sportiva della Casa di Noale, sintesi del design e della tecnologia tipica della moto italiana. Aprilia All Stars 2024 sarà una kermesse totalmente gratuita, dove sarà possibile incontrare i piloti sia del team factory che del Team Trackhouse: Aleix Espargaró, Maverick Viñales, Miguel Oliveira e Raul Fernandez. Non mancherà il sei volte campione del Mondo e icona della Casa di Noale, Max Biaggi. Tutti i piloti Aprilia Racing, dalle stelle della MotoGP fino agli assi dell'off-road, scenderanno in pista per sfidarsi in una gara molto speciale, in sella alle Aprilia RS 660 Extrema. Ogni pilota correrà in coppia con un ospite tra quelli che animeranno la kermesse, tra volti noti dello spettacolo e del Motorsport.



A MONTECCHIO UNA STATUA PER GRASSETTI

MONTECCHIO, piccolo comune del pesarese, ha voluto ricordare il suo campione, Silvio Grassetti, protagonista nel Mondiale 250 e 350 tra gli anni '60 e '70, nonché vice campione nel 1969 alle spalle di Giacomo Agostini nella 350, ma anche tre volte campione italiano. Classe 1936, Grassetti vinse tre Gran Premi iridati, due dei quali nella 250 del 1971, quando battagliò con altre leggende come Phil Read, Rodney Gould e Jarno Saarinen. Grassetti è scomparso quasi sei anni fa, e la sua Montecchio nei giorni scorsi ha tolto il velo al monumento che lo effigia.





ALPE ADRIA, PRIMA TAPPA CON MONTELLA AL TOP

Sul tracciato croato di Grobnik, a Rijeka, è andato in scena il primo round dell'Alpe Adria International Motorcycle Championship, in una giornata che non ha lesinato sorprese ed emozioni. In Superbike, dominio di Yari Montella, wild card d'eccezione per l'occasione: pole e vittoria in Gara 2 per il pilota Ducati, che, invece, in Gara 1 ha assistito al successo del compagno di squadra Michal Filla. Doppietta per Marko Jerman nella Stock 1000 e altro 1-2 vincente nella Supersport, con Jonas Kocourek che ha dominato la scena. Infine, doppiette anche per Francesco Amati nella Stock 600 e di Daniel Turecek nella SSP 300.

RACING SHOP

DUCATI
I GUANTI TRA SICUREZZA E COMFORT

MASSIMA protezione e comfort nell'uso sportivo per i nuovi Speed Evo C2, i guanti disegnati da Drudi Performance e sviluppati da Held in esclusiva per la Ducati. Sicurezza al primo posto grazie al mix di pelle (capra e canguro) tra dorso e palmo, alle nocche in PVC ricoperte da Superfabric® e ai rinforzi sul lato della mano e del pollice. La praticità invece è garantita dagli inserti elasticizzati ma anche dal touch screen sul polpastrello dell'indice. Prezzo 249 Euro. ***shop.ducati.com***



ELEVEIT
LO STIVALE RACING CHE PROTEGGE DAL CALDO

UNO DEGLI STIVALI di Eleveit passa al livello successivo. S Miura Evo Air è l'evoluzione della linea racing S Miura e si concretizza con tre nuovi stivali, tra cui il modello S Miura Evo Air. La tomaia è costituita da zone in microfibra traforata e grazie anche al tessuto mesh interno rende il modello perfetto per le alte temperature. Capitolo sicurezza: il sistema esterno di supporto alla caviglia, all'altezza del malleolo, mette in sicurezza il piede (presenti anche altre protezioni nei punti più delicati oltre al parastinco) e permette una flessione meccanica dello stivale. Taglie dal 39 al 48. Prezzo 239,90 Euro. ***www.eleveit.it***



FORCEFIELD
L'EVOLUZIONE DEL PARASCHIENA



SICUREZZA sì, ma non soltanto. E così Forcefield ha pensato a portare il proprio paraschiena FreeLite a un livello di comfort ancora più alto offrendo prestazioni CE livello 2 e Repeat Performance Technology (RPT). Infatti il nuovo paraschiena "free fitting" è ancora più traspirabile, flessibile con un peso minimo. Grazie alle ultime tecniche di taglio e il design intelligente, l'armatura si adatta perfettamente al corpo con la fascia in vita e gli spallini che mantengono la struttura in posizione. FreeLite Black è disponibile nelle taglie da piccolo a X-Large. Prezzo 119 Euro. ***berstores.com***

MOTOGP IN TV
ITALIA

SKYSPORTMOTOGPHD
NOW

GIOVEDÌ 30 MAGGIO
16.00: conferenza piloti

VENERDÌ 31 MAGGIO
8.55: P1 Moto3
9.45: P1 Moto2
10.40: P1 MotoGP
13.15: Practice 1 Moto3
14.00: Practice 1 Moto2
14.55: Practice MotoGP
16.15: Paddock Live Show

SABATO 1 GIUGNO
8.35: Practice 2 Moto3
9.20: Practice 2 Moto2
10.05: P2 MotoGP
10.45: qualifiche MotoGP
12.10: Gara 1 MotoE
12.45: qualifiche Moto3
13.40: qualifiche Moto2
14.55: Sprint MotoGP
15.45: Paddock Live Show
17.00: differita Gara 2 MotoE

DOMENICA 2 GIUGNO
9.35: warm up MotoGP
10.00: MotoGP Rider Fan Parade
10.30: Paddock Live
11.00: gara Moto3
12.00: Paddock Live
12.15: gara Moto2
13.15: Paddock Live
14.00: gara MotoGP
15.00: Zona Rossa
16.00: Race Anatomy

TV8

SABATO 1 GIUGNO
10.45: qualifiche MotoGP
12.10: Gara 1 MotoE
12.45: qualifiche Moto3
13.40: qualifiche Moto2
14.55: Sprint MotoGP
16.10: Gara 2 MotoE

DOMENICA 2 GIUGNO
11.00: gara Moto3
12.15: gara Moto2
14.00: gara MotoGP

CIV IN TV
VALLELUNGA

SKYSPORTMOTOGPHD
NOW

MERCOLEDÌ 29 MAGGIO
8.15: differita Gara 1
14.15: differita Gara 1

GIOVEDÌ 30 MAGGIO
8.15: differita Gara 2

di Massimo Clarke — massimo.clarke@libero.it



NEI MOTORI di alte prestazioni si ha a che fare con tempi incredibilmente ridotti. A 16.000 giri/min, velocità di rotazione che i propulsori delle MotoGP superano tranquillamente (anche se non di molto), i pistoni impiegano soltanto 1,9 millisecondi per andare da un punto morto all'altro, ovvero per compiere una corsa. All'interno di ciascun cilindro la combustione si svolge in un tempo dell'ordine di 0,6 ms. E per raggiungere la massima alzata ogni valvola impiega circa 1,6 ms. Questo significa che le accelerazioni in gioco sono elevatissime e che, di conseguenza, le forze d'inerzia che i vari organi mobili devono sopportare sono impressionanti.

Non sempre, però, i tempi con i quali abbiamo a che fare sono così ridotti. In certi casi sono considerevoli, ma non per questo meno importanti, a ben vedere. Basti pensare alle trasformazioni che hanno luogo in alcuni materiali. Alcuni di essi "invecchiano", ovvero con il tempo subiscono variazioni strutturali che influenzano anche assai sensibilmente le loro caratteristiche meccaniche. Tipico è il caso di alcune leghe di alluminio. Il fenomeno può essere reso più rapido facendo ricorso al calore ("invecchiamento artificiale"). La solubilità del legante varia notevolmente con la temperatura. Certi trattamenti termici prevedono un raffreddamento talmente rapido che in effetti non dà modo al legante stesso di separarsi e precipitare, uscendo dalla soluzione (solida). Il materiale ha quindi caratteristiche meccaniche modeste. La condizione è però instabile: con il tempo il legante in eccesso (la soluzione è soprassatura) precipita, e la durezza e la resistenza a trazione

I MATERIALI METASTABILI

Leghe, molle, mescole dei pneumatici, motore, turbine: cause ed effetti sulle prestazioni dei cambiamenti spontanei



I moderni motori di alte prestazioni raggiungono regimi di rotazione tali che i tempi per lo svolgimento delle varie fasi sono incredibilmente ridotti e le accelerazioni dei pistoni e delle valvole raggiungono valori impressionanti.

aumentano considerevolmente. A tal punto la situazione diventa stabile. Se questo accade naturalmente, nel giro di qualche giorno, dietro la sigla della lega di alluminio viene apposta la sigla "T4". Se invece occorre molto più tempo si ricorre all'invecchiamento artificiale (tipico è quello indicato come "T6", che prevede un mantenimento del pezzo per svariate ore a una temperatura che mediamente è dell'ordine di 120-190° C). Questo trattamento diventa praticamente obbligatorio per gli organi destinati a lavorare a una considerevole temperatura (come per esempio i pistoni).

Con il passare del tempo le molle subiscono un certo rilassamento, ovvero perdono carico e la loro lunghezza libera diminuisce. Per fortuna ci vuole molto tempo perché questo accada in maniera significativa. A essere interessate sono principalmente le molle delle valvole, molto sollecitate meccanicamente per un numero impressionante di cicli com-

Con il passare del tempo le molle subiscono un certo rilassamento. Se lavorano a una temperatura considerevole, come quelle delle valvole, la situazione peggiora.





Le mescole dei pneumatici sono metastabili e, con il tempo, sono soggette a variazioni strutturali. Nel caso di quelle da competizione è quasi come se in gara, ove esse subiscono un notevole riscaldamento, la vulcanizzazione continuasse...



Le valvole di scarico sono lambite da gas a elevata temperatura, contenenti composti chimicamente aggressivi, e devono quindi essere in grado di resistere alla corrosione. La vita di quelle di aspirazione è decisamente più agevole.



Le giranti delle turbine dei turbocompressori, oggi così diffusi in campo automobilistico, devono sopportare al tempo stesso temperature impressionanti e forze centrifughe elevate. Evitare che con il tempo subiscano deformazioni è fondamentale.

pressione-estensione. Non sono però soltanto loro.

I materiali che subiscono cambiamenti spontanei con il passare del tempo sono metastabili. Rientrano in questa categoria le mescole dei pneumatici. La vulcanizzazione determina la formazione di una nutrita serie di legami tra le catene polimeriche (la cui mobilità viene così ridotta) e interessa anche le cariche di rinforzo, ovvero le particelle di nerofumo e/o di silice amorfa. Quando si scende in pista, il pneumatico è pronto all'uso ma il processo di reticolazione è del tutto terminato? Un pneumatico che è stato tenuto per diversi anni (diciamo più di quattro) in magazzino, all'asciutto, al riparo dal calore e dalla luce, per evitare i raggi UV, non mantiene esattamente invariate le caratteristiche funzionali che aveva da nuovo. Molti elastomeri con il tempo "invecchiano" e perdono parte dell'elasticità. Tutti sanno che svariati prodotti, come i composti di tenuta siliconici, hanno una ben determinata *shelf life*.

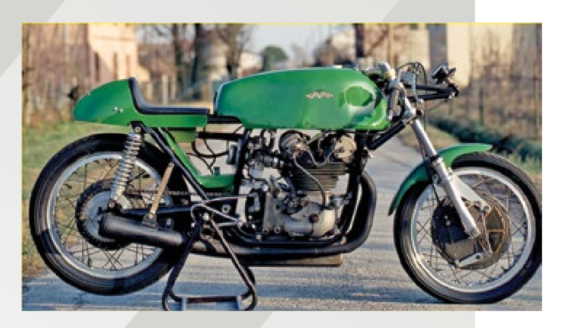
Talvolta uno scadimento delle caratteristiche viene causato semplicemente dall'ossidazione, che può verificarsi con maggiore o minore rapidità. In qualche caso questo però è un bene, perché sui componenti si forma un sottilissimo strato superficiale di ossido naturale che svolge un'eccellente funzione protettiva.

L'olio viene agitato di continuo e lavora a temperature spesso superiori a 120–130° C, e nei motori di serie deve poter svolgere il suo compito molto a lungo. Resistere all'ossidazione potrebbe essere un serio problema se esso non contenesse appositi additivi.

ALL'INTERNO del motore è importante che alcuni componenti siano in grado di resistere alla corrosione causata da certi composti acidi che si formano negli stadi intermedi della combustione. L'attacco chimico è particolarmente vigoroso alle alte temperature e le valvole di scarico vengono lambite da gas caldissimi... Con il passare del tempo e il ripetersi (o prolungarsi) delle sollecitazioni possono verificarsi dei cambiamenti dimensionali in alcuni componenti che lavorano a temperatura molto elevata. Uno "scorrimento viscoso", noto come *creep*, può causare un allungamento di parti come le palette delle turbine, se esse non sono realizzate con materiali adatti. Cicli di riscaldamento e raffreddamento che si susseguono per un numero impressionante di volte in certi organi possono dare luogo a fenomeni di fatica termica.

Direttamente legata al tempo è la velocità. Qui non si deve necessariamente pensare a un movimento. Esistono, e sono di grande

Le moto da corsa a quattro tempi degli anni Cinquanta e Sessanta, come questa Paton bicilindrica, erano di norma dotate di scarichi individuali dalla caratteristica conformazione a megafono, spesso con un breve controcono terminale.



importanza, velocità di deposizione dei riporti superficiali, di solidificazione e di raffreddamento. Quest'ultima svolge una funzione essenziale nei trattamenti termici, dei quali abbiamo parlato più volte in queste pagine.

ALLA VELOCITÀ di solidificazione sono legate le dimensioni dei cristalli, che influenzano notevolmente le proprietà dei materiali (e quindi dei pezzi finiti). Una grana cristallina fine, importante per ottenere elevate caratteristiche meccaniche, si ottiene con un'elevata velocità di solidificazione, conseguibile con una rapida sottrazione di calore. Per questo, la fusione in terra impartisce ai materiali caratteristiche inferiori rispetto a quelle ottenibili con la colata in conchiglia metallica. Quest'ultima infatti ha una notevole conduttività termica mentre la sabbia è refrattaria. MS

LETTERA DELLA SETTIMANA

CONTROCONO E RETICELLA, QUAL È LA FUNZIONE?

LA RETICELLA visibile alla fine di alcuni scarichi delle MotoGP credo funga un po' come il controcono dei classici scarichi a trombone, la cui funzione non mi è comunque chiara. In genere è appena accennato, in qualche caso decisamente accentuato, mentre talvolta manca del tutto. Sicuramente genera una lieve resistenza al flusso. Perché spesso si adottano tubi conici, cioè con terminale a megafono?

Filippo De Luca

LA RETICELLA *della quale parla ha principalmente la funzione di evitare l'ingresso accidentale di corpi estranei come ghiaia o altro, cosa che può accadere in caso di caduta. Non tanto di rado il pilota si rialza e riesce a ripartire. Come giustamente osserva, essa crea una lieve contropressione. La sezione di passaggio a disposizione dei gas viene ridotta e di ciò si tiene conto in fase di progetto. Sulle moto da competizione nulla è lasciato al caso, neanche il più piccolo dettaglio. Basti pensare che vi sono tecnici addetti al solo flussaggio di parti come i corpi farfallati... Gli scarichi dei motori da competizione a quattro tempi sono oggetto di studio da molti anni. Con riferimento a un monocilindrico, quelli che prevedevano un unico tubo a sezione costante (completamente libero, come ovvio) sono stati sostituiti da altri con la parte collegata al tubo discendente, cioè proveniente dalla testa, di forma conica. Erano a megafono (ovvero a trombone) e sono stati ben presto dotati di un controcono terminale, di estensione generalmente assai ridotta. L'idea che ha portato al loro sviluppo e alla loro affermazione era quella di utilizzare in maniera più conveniente l'onda di pressione negativa di ritorno. La lunghezza del tubo è fondamentale per lo sfruttamento ai fini prestazionali dei fenomeni pulsatori. Lavorando sulla conicità dei tubi, che fa variare l'intensità e l'estensione dell'onda riflessa, è possibile modificare l'erogazione, e migliorare la coppia ai medi regimi (e perciò ampliare il campo di utilizzazione) o viceversa migliorare il comportamento del motore agli alti. Il controcono riduce leggermente la sezione di uscita dei gas di scarico e genera un'onda riflessa positiva, cioè dello stesso segno di quella che la raggiunge partendo dal motore e viaggiando con velocità sonica in seno ai gas combusti. Può ridurre le perdite di carica durante la fase di incrocio e migliorare l'erogazione ai medi regimi ma può far perdere qualcosa in alto.*

DIZIONARIO TECNICO

PASSO – Con questo termine si indica la distanza tra gli assi di due spire consecutive in una molla, o tra i piani mediani di due alette contigue in un cilindro o in una testa. Nelle filettature è quella tra i filetti adiacenti, ovvero tra i vertici di due spire contigue. Ruotando la vite di un giro completo, all'interno di un foro filettato, essa avanza di una distanza uguale al passo.

PASTIGLIA – Semplice elemento meccanico discoidale calibrato che si usa per regolare il gioco delle valvole in molti motori (quasi tutti bialbero). Installandone una più spessa il gioco viene ridotto, e viceversa. Le pastiglie possono essere piazzate sopra le punterie a bicchiere o direttamente sull'estremità degli steli delle valvole. In questo secondo caso le loro dimensioni (e quindi anche il loro peso) sono molto ridotte, cosa che le rende particolarmente adatte ai motori di prestazioni più alte, nei quali sono elevati i regimi di rotazione e le accelerazioni delle valvole, e quindi è di maggiore importanza ridurre al minimo le masse mobili della distribuzione.

di Roberta Bogi Pagnini — robertabogipagnini@hotmail.it

IL DIARIO DI JANE DANIELS

Dopo la Dakar e i titoli nell'Enduro, la campionessa racconta la sua gravidanza



IL NUOVO Millennio (era il 2001) si è aperto con il film "Il Diario di Bridget Jones", mentre il 2024 è l'anno de "Il Diario di Jane Daniels", un blog nel quale la pluricampionessa di Enduro parla di sé e naturalmente di moto. Ma perché "parlare" (o "scrivere" come in questo caso) e non correre? Semplice: Jane Daniels, quattro volte campionessa del Mondo di Enduro femminile, a inizio aprile ha annunciato l'assenza dal Mondiale 2024 in quanto in attesa del primo figlio: «*Mentre il campionato inizia* – scriveva il 3 aprile sul suo profilo Instagram – *non mi metterò in fila per la mia 12ª stagione consecutiva, né per inseguire il mio 5° titolo mondiale di Enduro, perché abbiamo notizie entusiasmanti per tutti voi: sono incinta!*».

Ecco che, dal divano di casa, con abiti "civili" marchiati Fantic, brand per il quale corre(va) e del quale è sempre ambasciatrice, Jane si è espressa in modo diverso, ovvero aprendo un blog personale su questa nuova avventura: «*Da quando ho scoperto di essere incinta ho capito che la stanchezza che sentivo, non era soltanto dovuta al bisogno del mio corpo di riprendersi dopo l'avventura della Dakar. Ovviamente le mie giornate sono cambiate parecchio rispetto alla routine di un anno fa, sono un po' più rilassata e lavoro di più on line, ma continuo anche ad allenarmi, chiaramente con meno intensità e ascoltando sempre il mio corpo per dargli il riposo di cui ha bisogno per far crescere il nostro bambino*».

La prima gara del Mondiale non l'ha guardata semplicemente da spettatrice, ma da commentatrice: la dettagliata analisi sul *live timing* della gara e le varie osservazioni sui colleghi Fantic sono state decisamente interessanti, come un aspetto che ha notato durante le competizioni: «*Guardando i tempi delle donne ho notato come si alternassero al top, proprio come avviene nelle classi maschili. Spero che questo possa incoraggiare altri brand a sostenere anche il settore femminile*».

E dopo la Daniels commentatrice, ecco l'opinione da tecnico: «*Durante gli ultimi test del mio compagno Albert (Martindale) che corre con la Fantic XE 300, abbiamo provato le nuove sospensioni e per me è stato bello aiutarlo allo stesso modo in cui lui e mio padre hanno assistito me in tutti questi anni. Mi fa molto piacere continuare a far parte dello sport che amo, anche se non in veste di pilota, ma posso trasmettere quello che ho imparato in 17 anni di Enduro*». E chissà una volta diventata mamma, quanti altri consigli avrà da fornire, utili non soltanto per altre donne, ma soprattutto per donne-pilota.





di Diego D'Andrea — d.diegodandrea@gmail.com

IL CUORE DELL'ISOLA

Dalla costa orientale all'entroterra barbaricino, un viaggio "a tutta piega" tra le leggende e la magia della Sardegna più autentica in occasione degli Internazionali d'Italia Supercross



SUCCEDE così, in Sardegna: punti il dito sulla mappa, scegli una strada qualunque e nel 90% dei casi ti troverai a percorrere curve da vera antologia della motocicletta.
Ma alcune strade sono più belle di altre, come scoprirà chi deciderà di seguire questo suggerimento, tra percorsi da sogno e antiche tradizioni, in occasione degli Internazionali d'Italia Supercross in programma a Olbia il 2 giugno. Protagonista del tracciato è l'entroterra dell'isola, ricco di panorami selvaggi ammantati da una natura forte e rigogliosa. Un "luna park" che parte subito elettrizzante, attraversando splendide sugherete e cattedrali di roccia. Si doppiano in rapida successione Telti, Monti e Alà dei Sardi. Lo scenario ideale per rompere il ghiaccio con le geometrie elicoidali tipiche dell'isola, fino a raggiungere Buddusò. Ma ancora più eccitante è il tratto che segue, una serie di curve senza sosta fino ad arrivare a Bitti: lungo il percorso, molto interessante è l'area archeologica di Loelle.
Da qui, si avanza piegando su un ottovolante chiamato SP73. Due importanti siti archeologici testimoniano il passato antico dell'isola: la Tomba dei Giganti S'Ena e Thomes e il villaggio nuragico di Serra Orrios. Poco prima di Dorgali, si svolta sulla statale 129 e poi sulla bellissima SP5 che passa da Oliena, alla volta di Orgosolo, per intraprendere un viaggio affascinante tra le tradizioni della Barbagia. Una terra forte, indipendente e ribelle, la cui bellezza si fonde con credenze popolari, simboli, cultura e leggende. Nel mezzo, tante curve tutte da gustare.
Dal fenomeno del banditismo allo spirito indipendentista che ne ca-











ratterizza la storia dal tardo '800, Orgosolo è l'epicentro di una terra in cui attivismo politico, passione ed emancipazione culturale hanno preso forma direttamente sui muri delle case, raccontando la storia della gente della Barbagia. Il primo dei murales fu realizzato nel 1969 da un collettivo di militanti anarchici chiamato Dionisio. Fu soltanto l'inizio di un fenomeno esploso poi fragoroso negli anni '70, e che oggi ha trasformato i vicoli del paese in una sorta di museo a cielo aperto: sono circa 150 i disegni che colorano il centro, raccontando la vita contadina, le lotte di potere, le battaglie sociali, le rivendicazioni politiche, ma anche le tradizioni profonde di questo territorio fatto di fierezza, onore e codici antichi. Un luogo semplicemente unico nel suo genere, che merita di essere visitato almeno una volta nella vita.
Da Orgosolo si percorre un altro avvincente nastro d'asfalto seguendo le indicazioni per Mamoiada: panorama, ottimo grip e belle pieghe.

L'itinerario in Sardegna è un viaggio nel tempo, tra antiche tradizioni e siti archeologici affascinanti. E con i murales di Orgosolo a fare da ideale punto di riferimento.



Tra Gennargentu e Supramonte, Mamoiada è conosciuta anche come il paese dei Mamuthones e degli Issohadores. Un antico rito pagano, che prende forma in occasione della festa di Sant'Antonio Abate, il 17 gennaio, momento che sancisce l'inizio del Carnevale Mamoiadino. I Mamuthones, vestiti di nero, sono ricoperti di pelli ovine e trenta chili di campanacci (sa carriga). Gli Issohadores hanno un elegante corpetto rosso, una maschera bianca, e ne scandiscono la danza tra le caratteristiche case in granito. Prima della processione, la vestizione, tra sacro e profano, simboleggia la "metamorfosi" degli uomini in Mamuthones e Issohadores; il tutto, in un clima di mistero e suggestioni arcaiche: indossate "sa visera" e "sa visera 'e santu", gli uomini perdono la propria identità e si trasformano in questi esseri misteriosi.

Lontano dal carnevale, ci si può immergere in questo mondo affascinante visitando il Museo delle Maschere Mediterranee. Appena fuori città, un'altra meraviglia è Sa Perda Pintà, una lastra di granito di oltre due metri e mezzo raffigurante cerchi concentrici, bastoni uncinati e coppelle di tipo celtico, databile intorno al 3500 a.C. Se ne rinvengono di simili soltanto in Bretagna, Scozia e Galles. Da Mamoiada si può decidere di raggiungere rapidamente la costa e poi Olbia attraverso la veloce statale 131, oppure ripercorrendo parte delle belle curve dell'andata.

LA MOTO DELL'ITINERARIO



YAMAHA TRACER 9 GT+

Con un "+" dopo la sigla, la crossover Yamaha votata all'asfalto ha alzato ancora di più l'asticella. Un modello "pronto viaggio" nato per macinare chilometri ma capace di aggredire le curve con piglio da sportiva purosangue, grazie all'esplosivo tre cilindri di 890 cm³ e 119 CV di potenza massima, ma anche a una ciclistica perfettamente a punto. Detto questo, già la versione GT "normale" vanta di serie una dotazione completa e sistemi di altissimo livello – dalle sospensioni elettroniche semiattive, alle valigie laterali, passando per il cambio quickshifter, le manopole riscaldabili, una IMU a sei assi e persino le luci adattive – ma la GT+ va oltre. È infatti la prima Yamaha dotata di cruise control adattivo con tecnologia radar e di un sofisticato sistema di frenata, con funzionalità inedite per il mondo moto. Altre novità a bordo sono il display TFT a colori da 7" (con connettività per lo smartphone di serie e possibilità di navigazione a schermo intero Garmin), e il cambio elettronico bi-direzionale di terza generazione in grado di "interagire" con le logiche di funzionamento del nuovo cruise control. Il prezzo parte da 16.499 Euro.



www.motosprint.it

Direttore responsabile
FEDERICO PORROZZI
f.porrozzi@contieditore.it

Redazione
MIRCO MELLONI
m.melloni@motosprint.it

Segreteria di redazione
segreteria@contieditore.it

Collaborano
MIRKO COLOMBI (motogp), **GIANMARIA ROSATI** (sbk), **SERENA ZUNINO, GIOVANNI CORTINOVIS, ROBERTA BOGI PAGNINI, MARCO PEZZONI, ALESSANDRO DI MORO, CHRISTIAN CARAMIA, MATHIAS CANTARINI, JEFFREY ZANI, GIULIA TREVISAN, NICO CONDORELLI, FRANCESCO ALLEVATO, DIEGO D'ANDREA** (prodotto e turismo), **ALESSANDRO CODOGNESI** (prodotto), **MARCO CHILÀ, MASSIMO CLARKE** (tecnica), **STEFANO TAGLIONI, LORENZO RESTA** (cross), **DARIO AGRATI** (enduro), **ROBERTO TOMBA** (speedway), **CLAUDIO ORLANDANI** (supermoto), **CHRISTIAN VALERI** (trial), **EDOARDO BAUER** (rally), **GIORGIO SERRA** (vignettista).

Servizi fotografici
GORINI, PORROZZI, GP AGENCY, TAGLIONI, AGRATI, VALERI, FRATERNALI, AP LAPRESSE, DPPI, GETTY IMAGES.

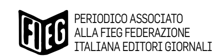
Progetto grafico
STUDIO AKIMUDI



Piazza Indipendenza 11/B - 00185 - Roma
Telefono: 0649921 - Fax: 064992690
Motosprint
Registrazione n. 13/2024 del 29.1.2024
presso il Tribunale di Roma
Abbonamenti
Direct Channel S.p.A. Via Mondadori, 1 - 20054 Milano.
Sito acquisto abbonamenti:
store.contieditore.it
Telefono: **06 4992 334** - da lunedì a venerdì ore 9-18
e-mail: **abbonamenticartacei@contieditore.it**
Prezzi abbonamenti:
Italia annuale **80,00 €** Estero annuale **80,00 € più spese di Spedizione**: Zona 1 **78,00€**; Resto del Mondo **130,00€**
Copie Arretrate disponibili dal 2021 in poi, al prezzo di copertina del numero richiesto più spese di spedizione con corriere espresso.
e-mail: arretrati@contieditore.it Telefono: **06 4992 347**

Stampa
Poligrafici il Borgo S.r.l. - via del Litografo, 6
40138 - Bologna - telefono 051-6034001
Distributore per l'Italia e l'estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l.
20090 Segrate

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero
SPORT NETWORK s.r.l.
www.sportnetwork.it
SPORT NETWORK
Uffici Milano: via Messina 38 -
20154 - Milano - telefono 02-349621 - fax 02-349.6450
Uffici Roma e sede legale: Piazza Indipendenza 11/b -
00185 - Roma - telefono 06-492461 - fax 06-49246401





Certificato ADS n. 8990 del 06/04/2022



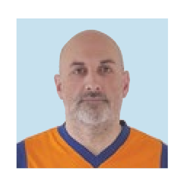






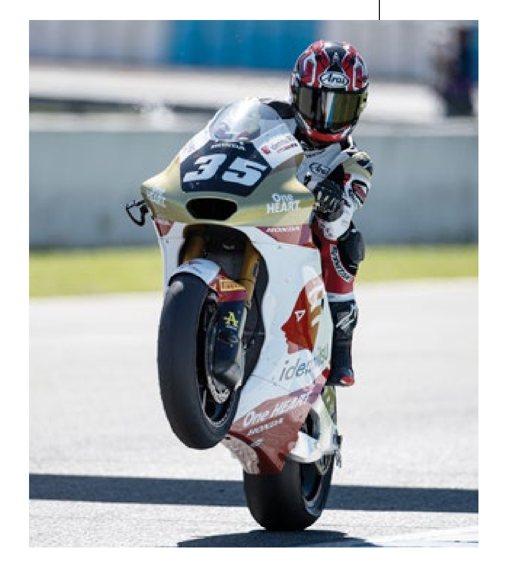
DIECI ANNI DI (POCHI) TALENTI DELL'EST

L'Asia Talent Cup è nata per portare il Continente in MotoGP, un obiettivo che non si è concretizzato...



IN FORMULA 1, tre dei venti piloti sono asiatici: il giapponese Yuki Tsunoda, il thailandese (ma per metà britannico) Alexander Albon e il cinese Zhou Guanyu. In MotoGP nonostante le 22 moto a disposizione e l'opportunità di correre come wild card, l'Asia è rappresentata dal solo Takaaki Nakagami. Un limite non da poco per una serie che Liberty Media vuole esportare in tutto il Mondo. In particolar modo in Asia, un Continente troppo invitante con i suoi quattro miliardi e 782 milioni di abitanti. Per fare breccia tra gli asiatici però servono anche beniamini locali come Tsunoda, Albon e Zhou. Due, se non tre piloti in MotoGP sarebbero l'ideale per raggiungere tale scopo ed è anche con questo intento che dieci anni fa è nata l'Asia Talent Cup.

Ventidue i piloti al via della prima edizione, nel 2014, con nove gare spalmate da marzo a fine ottobre in cinque Paesi: Qatar, Indonesia, Cina, Malesia e Giappone. Otto erano i piloti giapponesi, sette malesi, tre thailandesi, due indonesiani, un cinese e un filippino. Ad avere la meglio fu Kaito Toba con 155 punti, 18 di vantaggio sul connazionale Yuta Date. Nipponici furono pure il terzo e il quarto, Takuma Kunimine e Ayumu Sasaki. Oltre a loro quattro, vinse una gara pure il malese Shafiq Rasol, quinto nella generale. Non tutti però hanno fatto faville nel Mondiale: Toba ha vinto un solo GP su 127 disputati e non ha concluso una sola delle sette stagioni iridate nella Top 10. Superiore il rendimento di Sasaki, vice campione l'anno passato in Moto3 dopo essere stato medaglia di legno nel 2022. Per lui tre successi in 124 GP in Moto3, tuttavia quest'anno il salto in Moto2 è stato complicato.



Più vicino alla MotoGP, se non altro perché capace di fare la differenza nella classe intermedia, è Somkiat Chantra (**nella foto**) che nella prima edizione dell'Asia Talent Cup non salì sul podio: con 50 punti concluse 11°. Prese le misure alla categoria, nel 2015 il thailandese partì alla grande con una vittoria, un secondo e un terzo posto nelle prime quattro gare ma un infortunio lo costrinse ai box per il resto della stagione che laureò campione Sasaki. Tornato in piene forze, nel 2016 Chantra vinse in volata l'Asia Talent Cup, nonostante la situazione quasi disperata. Alla vigilia dell'ultima gara – a Sepang – la classifica vedeva Ai Ogura con 173 punti, Andi Izdihar con 167, Ryusei Yamanaka 154 e Chantra 153. Al quarto giro Ogura, in quel momento in testa, finì a terra. Chantra e Izdihar ne approfittarono per portarsi al comando. Dopo un paio di tornate vennero raggiunti da Deniz Öncü e Gerry Salim, ma quest'ultimo si stese una volta guadagnata la leadership. Rotti gli indugi, Chantra prese alcuni metri, poiché soltanto la vittoria gli avrebbe garantito il titolo. Tuttavia, con il quarto posto Izdihar sarebbe salito a 180, rendendosi irraggiungibile. Ma a due giri dal termine, mentre era terzo, quest'ultimo finì a terra. Così Chantra vinse gara e titolo. Alla premiazione lo accompagnarono i gemelli Öncü, con Can davanti a Deniz. Per entrambi fu il primo podio nell'Asia Talent Cup, preludio allo spettacolare 2017: Deniz campione, Can terzo. L'anno successivo il titolo andò all'australiano Billy Van Eerde, che dal 2022 si è riconvertito al Flat Track, mentre nel 2019 vinse Sho Nishimura. Nel 2020 non si corse per il Covid-19, mentre nel 2021 Taiyo Furusato fece l'en plein: sette vittorie in altrettante gare. Nell'ultimo biennio si sono imposti il malese Hakim Danish e l'indonesiano Veda Ega Pratama. Averli in MotoGP fra sette-otto anni coronerebbe il sogno di Liberty Media e dei suoi investitori.